



RECUEIL DE LEGISLATION

A - N° 60

9 août 1986

Sommaire

CIRCULATION ROUTIERE

- Règlement grand-ducal du 26 juillet 1986 modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques page **1740**
- Grossherzogliches Reglement vom 26. Juli 1986 welches den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen abändert und ergänzt **1751**
-

Règlement grand-ducal du 26 juillet 1986 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;

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

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

La Chambre de Commerce et la Chambre des Métiers entendues en leurs avis;

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 Transports, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre de la Force Publique et de Notre Ministre de l'Intérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art I. Le chiffre 16° de l'article 2 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:

« 16° Ensemble de véhicules couplés:

- a) véhicule automoteur et au moins un véhicule traîné accouplé;
- b) véhicule automoteur et une remorque accouplée, cet ensemble étant dénommé train routier;
- c) véhicule automoteur et une semi-remorque accouplée, cet ensemble étant dénommé véhicule articulé. »

Art II. Le chiffre 31° de l'article 2 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

- « 31° a) autocar à articulation: autocar conçu et construit avec une surface de chargement subdivisée, comprenant un couloir flexible de communication entre les compartiments avant et arrière;
- b) autobus à articulation: autobus conçu et construit avec une surface de chargement subdivisée, comprenant un couloir flexible de communication entre les compartiments avant et arrière. »

Art III. Le chiffre 34° de l'article 2 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 34° Remorque à un essieu: remorque, à l'exclusion de la semi-remorque, ne comportant qu'un essieu simple. »

Art IV. L'article 2 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un nouveau chiffre 42° libellé comme suit:

« 42° a) essieu simple:

- essieu unique;
 - deux essieux dans le prolongement l'un de l'autre;
 - deux essieux consécutifs dont les centres des axes sont distants de moins d'un mètre;
 - groupe d'essieux dont tous les éléments de fixation au châssis se trouvent sur un même axe horizontal perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule, ou groupe d'essieux pouvant être considéré comme équivalent;
- b) essieu tandem: groupe de deux essieux consécutifs dont la distance entre les centres des axes est égale ou supérieure à 1 m et inférieure à 1,8 m;
- c) essieu tridem: groupe de trois essieux consécutifs dont la distance entre les centres des axes de deux essieux consécutifs est égale ou supérieure à 1 m et inférieure ou égale à 1,8 m.»

Art. V. L'article 2 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un nouveau chiffre 43° libellé comme suit:

« 43° intersection: croisement à niveau, jonction ou bifurcation de voies publiques y compris les places formées par de tels croisements, jonctions ou bifurcations. »

Art VI. L'article 3 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **Art 3.** La largeur hors tout maximale d'un véhicule, y compris son chargement, prise entre ses bords extrêmes, est fixée comme suit:

- 1 m pour les motocycles, à l'exception des motocycles avec side-car;
- 2,6 m pour les véhicules destinés au transport de choses d'un poids total maximum autorisé de plus de 10.000 kg;
- 2,5 m pour les autres véhicules, y compris les motocoupés.

Ni l'extrémité des moyeux et fusées, ni aucun autre accessoire ne peuvent faire saillie sur le contour latéral du véhicule.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent ni aux cycles et aux cycles à moteur auxiliaire, ni aux machines et aux véhicules servant à un usage public spécial, ni aux véhicules spéciaux de l'Armée. »

Art. VII. L'article 4 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **Art. 4.** La longueur maximale d'un véhicule, y compris son chargement et son dispositif d'attache, est la suivante:

- | | |
|--|---------|
| a) remorque à un essieu simple, | |
| – dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kg | 8 m, |
| – dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg | 12 m; |
| b) véhicule à deux essieux ou plus | 12 m; |
| c) véhicule articulé | 15,5 m; |
| d) train routier | 18 m; |
| e) autocar à articulation et autobus à articulation | 18 m; |
| f) ensemble de véhicules couplés, composé d'un véhicule tracteur et d'un ou de plusieurs véhicules traînés | 25 m. |

Tout véhicule automoteur ou ensemble de véhicules couplés en mouvement doit pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,5 m et d'un rayon intérieur de 5,3 m.

Le porte-à-faux réel arrière d'un véhicule à deux ou plusieurs essieux ne doit pas dépasser 2/3 de l'empattement.

La distance entre l'essieu arrière du véhicule tracteur et l'essieu avant de la remorque qui forment un train routier d'un poids total maximum autorisé de plus de 3.500 kg, ne doit pas être inférieure à 3 m. »

Art. VIII. L'article 4bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimé.

Art IX. Le premier alinéa de l'article 10 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **Art. 10.** Le chargement d'un cycle, d'un cycle à moteur auxiliaire ou d'un motocycle ne doit pas dépasser en longueur 2 m et en largeur 1 m. Toutefois, le chargement d'un motocoupé ou d'un motocycle avec side-car d'une largeur supérieur à 1 m ne doit pas dépasser en largeur le gabarit du véhicule. »

Art X. L'article 12 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **Art. 12.** Le poids total d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés ne doit pas excéder le poids total maximum autorisé inscrit sur la carte d'immatriculation. De même, le chargement d'un véhicule doit être disposé de façon que le poids total sur l'avant-train ou celui sur l'arrière-train n'excède pas la limite supérieure indiquée pour ce poids sur la carte d'immatriculation.

Le poids total maximum autorisé ne doit pas dépasser les valeurs suivantes:

1° sur un essieu moteur simple,	
– muni d'une suspension mécanique	11,5 t,
– muni d'une suspension pneumatique	12 t;
2° sur un essieu non moteur simple	10 t;
3° sur un essieu tandem,	
– si l'écartement des essieux du tandem est égal ou supérieur à 1 m et inférieur à 1,3 m . .	19 t,
– si l'écartement entre les essieux du tandem est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à	
1,8 m	20 t;
4° sur l'essieu tridem des remorques et semi-remorques,	
– si l'écartement entre les essieux est égal ou supérieur à 1 m et égal ou inférieur à 1,3 m	21 t,
– si l'écartement entre les essieux est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,8 m, les	
essieux étant munis d'une suspension mécanique	24 t,
– si l'écartement entre les essieux est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,8 m, les	
essieux étant munis d'une suspension pneumatique	27 t.

La charge de l'essieu le plus chargé d'un essieu tandem ou tridem ne doit pas dépasser les valeurs sous 1° et 2° ci-avant.

Le poids total maximum autorisé des véhicules et des ensembles de véhicules couplés ne doit pas dépasser les valeurs suivantes:

1° sur un véhicule automoteur,	
– à deux essieux	19 t,
– à trois essieux	26 t,
– à quatre essieux ou plus	32 t;
2° sur une remorque autre qu'une semi-remorque,	
– à deux essieux, les essieux étant munis d'une suspension mécanique	18 t,
– à deux essieux, les essieux étant munis d'une suspension pneumatique	20 t,
– à trois essieux ou plus, les essieux étant munis d'une suspension mécanique	24 t,
– à trois essieux ou plus, les essieux étant munis d'une suspension pneumatique	30 t;
3° sur un ensemble de véhicules couplés	44 t.

Au sens du présent alinéa les essieux tandem et tridem sont considérés respectivement comme deux et trois essieux.

La puissance du moteur exprimée en kW ne peut être inférieure à 5,00 par 1.000 kg de poids total maximum autorisé du véhicule ou de l'ensemble des véhicules couplés, si cette puissance est exprimée en kW selon la norme DIN ou CEE.

Le poids total maximum autorisé et le poids en charge de la remorque, attelée à un tracteur industriel, peuvent seulement dépasser le poids propre de celui-ci dans la limite maximum de 250%, si l'ensemble des véhicules couplés est équipé d'un système continu de freinage, et qu'à l'état chargé des véhicules une vitesse de 25 km/h n'est pas dépassée.

Les valeurs prévues dans la présente section peuvent être augmentées, dans la limite maximum de 600 kg, pour le poids des ralentisseurs des véhicules.

Le poids supporté par l'essieu moteur ou les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés ne doit pas être inférieur à 25% du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés.

Le ministre des Transports peut accorder dans des cas exceptionnels des autorisations individuelles augmentant ou diminuant les puissances et poids maxima prévus dans la présente section.

Les véhicules mis en circulation après le 1^{er} janvier 1987, à l'exception des tracteurs agricoles, des cycles à moteur auxiliaire et des motocycles, doivent, pour autant que leur vitesse par construction dépasse 25 km/heure, être munis de la plaque du constructeur prévue par la directive 76/114/CEE modifiée du Conseil du 18 décembre 1975 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux plaques et inscriptions réglementaires, ainsi qu'à leurs emplacements et modes d'apposition en ce qui concerne les véhicules à moteur et leurs remorques. L'emplacement de la plaque et les inscriptions à y faire figurer doivent être conformes aux chiffres 2.1. et 2.1.1. à 2.1.8. de l'annexe de ladite directive. Les poids techniquement admissibles doivent être indiqués pour autant qu'ils dépassent les poids maxima autorisés. Le numéro de réception national luxembourgeois doit être inscrit sur la plaque. Toutefois, si le véhicule est importé d'un Etat membre des Communautés Européennes dont la législation prévoit un numéro de réception national et que les normes réglementaires sur les poids et dimensions de ce pays ne diffèrent pas des normes luxembourgeoises, le numéro de réception d'origine suffit. Il est interdit d'altérer, de transformer, d'enlever ou de remplacer la plaque et les inscriptions réglementaires, hormis les cas de remplacement dûment vérifiés par l'organisme chargé du contrôle technique suite à un vol ou à une perte ou détérioration accidentelle.

Les prescriptions du présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux machines, ni aux véhicules spéciaux de génie civil, à condition que ces derniers véhicules soient conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h, et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité de la circulation routière.»

Art. XI. L'article 12bis de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est rétabli dans la teneur suivante:

« Par dérogation aux dispositions de l'article 12 le poids total maximum autorisé des véhicules mis en circulation au Grand-Duché de Luxembourg avant le 1^{er} août 1986 ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

1° pour un essieu simple	13 t;
2° pour l'essieu le plus chargé d'un groupe d'essieux couplés	10 t;
3° pour un véhicule automoteur à deux essieux	19 t;
4° pour un véhicule automoteur à trois essieux ou plus	26 t;
5° pour une remorque à deux essieux ou plus, à l'exception des semi-remorques	20 t;
6° pour un véhicule articulé	38 t;
7° pour un train routier	40 t.

La puissance du moteur exprimée en kW ne peut être inférieure à 3,67 par 1.000 kg de poids total maximum autorisé du véhicule ou de l'ensemble des véhicules couplés si cette puissance est exprimée en kW selon la norme DIN ou CEE.

Toutefois, les cartes d'immatriculation des véhicules répondant aux valeurs du présent article peuvent être adaptées aux dispositions de l'article 12, à condition que la conformité de ces véhicules auxdites dispositions ait été établie par une nouvelle agrégation.»

Art. XII. Le premier alinéa de l'article 44 modifié et le deuxième alinéa de l'article 44bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés 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 d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants. »

Art XIII. Le paragraphe C) de l'article 49 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimé.

L'actuel paragraphe D) devient paragraphe C).

Art XIV. Le sixième alinéa de l'article 70 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimé.

Art XV. L'article 84 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimé.

Art XVI. L'article 91 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivante:

« **Art. 91. 1.** L'examen, prévu suite à une interdiction de conduire judiciaire d'au moins six mois ou à un retrait administratif du permis de conduire, aura lieu d'après les dispositions suivantes:

Avant la mainlevée du retrait administratif ou la fin de l'interdiction de conduire judiciaire, l'intéressé devra solliciter un certificat d'apprentissage pour se préparer et se présenter, sous l'assistance d'un instructeur agréé, à l'examen.

L'examen théorique peut consister dans des épreuves orales ou écrites.

L'examen pratique consiste dans la conduite d'un véhicule correspondant à la catégorie de permis à restituer; il a lieu selon les conditions du paragraphe 4 de l'article 82.

Dans le cas d'un examen théorique et pratique, la partie théorique précède la partie pratique.

L'échec à un examen théorique ou pratique prévu au présent article place l'intéressé dans la situation d'un candidat ayant échoué à l'épreuve théorique ou pratique de l'examen du permis de conduire prévu à l'article 82.

2. Pendant la période probatoire prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, les intéressés sont tenus d'exhiber sur réquisition un carnet de période probatoire destiné à informer le ministre des Transports en cas d'avertissement taxé ou de procès-verbal pour infraction à la législation routière.

La forme et l'usage du carnet de période probatoire sont ceux prévus par l'article 70 pour le carnet de stage.

Il est fait mention de la durée de la période probatoire sur le permis de conduire.»

Art XVII. Les alinéas 3 et 4 de l'article 91bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant:

« Dans les cas prévus à l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, l'exécution de toute interdiction de conduire judiciaire doit être commencée dans l'année à partir du jour de l'élargissement du condamné.

A la fin de l'interdiction de conduire judiciaire, le procureur général d'Etat fait restituer le permis de conduire à l'intéressé. »

Art. XVIII. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un nouvel article 91ter libellé comme suit:

« **Art. 91ter. 1.** La décision du ministre des Transports prise sur base du paragraphe 1^{er} de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée qui porte restriction de la validité du droit de conduire ou prorogation ou renouvellement de la période de stage, est communiquée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception.

Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur son permis de conduire endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée ou, qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui imparti par l'Administration des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

2. En cas de mainlevée du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la restriction de l'emploi ou de la validité du permis de conduire, le permis est restitué par le ministre des Transports. »

Art XIX. Le chiffre 3 du chapitre III de l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par le signal et le texte suivants à insérer à la suite du signal C, 3f:

«



C,3f^{bis}

Le signal C,3f^{bis} indique que l'accès est interdit à tout véhicule automoteur attelé d'une remorque ou semi-remorque. L'inscription d'un chiffre de tonnage sur la silhouette de la remorque ou sur un panneau additionnel signifie que l'interdiction ne s'applique que si le poids total maximum autorisé de la remorque ou semi-remorque dépasse ce chiffre.»

Art. XX. La signification du signal C,3n du chiffre 3 du chapitre III de l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacée par le texte suivant:

« Le signal C,3n indique que l'accès est interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses et pour lesquelles une signalisation de danger spéciale est prévue par la réglementation sur le transport par route de marchandises dangereuses. »

Art XXI. Les chiffres 4, 5, 5a, et 6 du chapitre IV de l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant:

« 4. Piste cyclable obligatoire.



D,4

Le signal D,4 indique aux conducteurs de cycles que la piste cyclable à l'entrée de laquelle il est placé, leur est réservée, et aux conducteurs d'autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cette piste. Les conducteurs de cycles sont tenus d'utiliser la piste si celle-ci longe une chaussée, un chemin pour piétons ou un chemin pour cavaliers et va dans la même direction.

5. Chemin pour piétons obligatoire



D,5

Le signal D,5 indique aux piétons que le chemin à l'entrée duquel il est placé, leur est réservé, et aux autres usagers qu'il n'ont pas le droit de l'emprunter. Les piétons sont tenus d'utiliser le chemin, si celui-ci longe une chaussée, une piste cyclable ou un chemin pour cavaliers et va dans la même direction.

5a. Voie obligatoire pour cyclistes et piétons



D,5a



D,5b

Le signal D,5a ou D,5b indique aux conducteurs de cycles et aux piétons que la voie à l'entrée de laquelle il est placé, leur est réservée, et que les autres usagers n'ont pas le droit de l'emprunter. Les conducteurs de cycles et les piétons sont tenus d'utiliser cette voie, si celle-ci longe une chaussée ou un chemin pour cavaliers et va dans le même sens.

Le signal D,5a indique en plus aux conducteurs de cycles et aux piétons qu'ils doivent emprunter la partie de la voie qui leur est réservée, et qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter l'autre partie. Les symboles indiquent la partie de la voie qui doit être empruntée par la catégorie d'usagers représentés; ils peuvent être inversés. La piste cyclable et le chemin pour piétons doivent être séparés soit par l'application d'une ligne blanche continue, soit par des revêtements de couleurs ou de structures visiblement différentes.

Le signal D,5b indique en plus aux conducteurs de cycles et aux piétons qu'ils peuvent emprunter la voie en commun, et qu'ils ont l'obligation réciproque de ne pas se gêner ni de se mettre en danger.

6. Chemin pour cavaliers obligatoire



D,6

Le signal D,6 indique aux cavaliers que le chemin à l'entrée duquel il est placé, leur est réservé, et aux autres usagers qu'ils n'ont pas le droit de l'emprunter. Les cavaliers sont tenus d'utiliser le chemin, si celui-ci longe une chaussée, une piste cyclable ou un chemin pour piétons et va dans la même direction. »

Art XXII. Le chapitre V de l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un nouveau chiffre 22e, libellé comme suit:

« 22e. Tunnel



E,28a

Le signal E,28a est employé pour indiquer l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles de circulation particulières dans les tunnels.



E,28b

Le signal E,28b est employé pour indiquer l'endroit à partir duquel les règles de circulation particulières dans les tunnels cessent d'être applicables. »

Art. XXIII. La lettre g) du chapitre VII de l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 est complétée in fine par le texte suivant:

« A partir du 1^{er} janvier 1987 les conducteurs ont l'obligation de faire usage d'un disque de stationnement conforme au modèle ci-après:



Le disque de stationnement a une hauteur d'au moins 13 cm et une largeur d'au moins 10 cm. Sur sa face avant ne doivent apparaître que les indications figurant sur le modèle ci-dessus.»

Art. XXIV. Le septième alinéa de l'article 109 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété In fine par le texte suivant:

« Toutefois, lorsqu'ils sont employés sur une chaussée comportant plusieurs voies de circulation pour signifier aux conducteurs qu'il est interdit à ces derniers d'emprunter une ou plusieurs de ces voies ou que ces derniers sont autorisés à emprunter une ou plusieurs voies, les signaux colorés lumineux se présentent avec la signification et sous les formes géométriques suivantes:

- le rouge, qui a la forme de deux barres inclinées croisées, comporte l'interdiction d'emprunter la voie au-dessus de laquelle il est placé et l'obligation de la quitter devant ce signal;

- le vert, qui la forme d'une flèche verticale dont la pointe est dirigée vers le bas, comporte l'autorisation d'emprunter la voie au-dessus de laquelle il est placé;
- l'orange, qui est clignotant et qui a la forme d'une flèche dont la pointe est dirigée en oblique vers le bas soit vers la gauche, soit vers la droite, soit dans les deux sens, signifie l'approche de l'endroit à partir duquel s'applique l'interdiction d'emprunter la voie au-dessus de laquelle il est placé, et il comporte l'obligation de quitter cette voie dans le ou les sens indiqué(s) par la flèche; son emploi est facultatif. »

Art. XXV. Le dernier alinéa de l'article 109 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Aux endroits où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux, et où la circulation des autobus est réglée par dérogation aux règles de priorité ou d'utilisation des voies de circulation signifiées par les signaux colorés lumineux et applicables aux autres catégories d'usagers, ces règles particulières sont indiquées au moyen de signaux lumineux de couleur blanche ou jaune clair sur fond noir qui ont les significations et formes suivantes:

- la barre horizontale indique l'obligation d'arrêt;
- la barre verticale ou en oblique montant vers la gauche ou vers la droite selon la direction ouverte indique le passage libre; l'obligation pour le conducteur d'autobus de céder dans cette hypothèse, sans obligation d'arrêt, la priorité aux autres usagers est indiquée sous forme de triangle dont la pointe est dirigée vers le bas;
- le disque indique le changement imminent de la priorité et il comporte l'interdiction de franchir le signal, à moins que le conducteur ne se trouve si près qu'il ne peut plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes, ainsi que l'obligation de dégager l'intersection.

Ces signaux sont placés verticalement ou horizontalement; lorsqu'ils sont placés verticalement, la barre horizontale est en haut, et lorsqu'ils sont placés horizontalement, elle est à gauche, le disque étant toujours placé entre la barre horizontale et la barre verticale ou oblique, et le triangle étant toujours placé à droite de la barre verticale ou oblique.

Le fonctionnement des signaux colorés lumineux et des signaux lumineux blancs ou jaune clair, réglant la circulation à un endroit déterminé, y rend sans effet les signaux prévus à l'article 107 sous B,5 (circulation venant en sens inverse), A, 22a, A,22b et A,22c (intersection avec une route dont les usagers doivent céder le passage), B,1 (cédez le passage), B,2a (arrêt), B,3 (route à priorité) et B,6 (priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse). »

Art XXVI. Les articles 128, 129 et 130 modifiés de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont supprimés.

Art. XXVII. Le chiffre 2° du deuxième alinéa du paragraphe A de l'article 136 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 2° aux endroits où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux ou des signaux lumineux blancs ou jaune clair, l'usager circulant dans la direction fermée doit céder la priorité aux usagers circulant dans la direction ouverte. »

Art XXVIII. le dernier alinéa de l'article 137 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimé.

Art. XXIX. La lettre c) du deuxième alinéa de l'article 139 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimée. Les lettres d), e) et f) actuelles deviennent respectivement lettres c), d) et e).

Art. XXX. La deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 141 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimée.

Art. XXXI. Le premier alinéa de l'article 147 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **Art. 147.** Dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les machines automotrices d'un poids propre supérieur à 400 kg et dont la vitesse en palier peut dépasser 10 km/h sont suffisamment éclairées, si elles font usage à l'avant de deux feux blancs ou jaunes non éblouissants et à l'arrière d'un feu blanc éclairant la plaque d'identité et d'un feu rouge non éblouissant placé du côté de la circulation. »

Art. XXXII. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un nouvel article 156bis libellé comme suit:

« **Art 156bis.** Dans les tunnels signalés comme tels il est interdit aux conducteurs d'effectuer une marche en arrière ou de faire demi-tour, et les conducteurs doivent observer les prescriptions sur l'éclairage des véhicules en mouvement pendant la nuit. »

Art. XXXIII. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un nouvel article 167bis libellé comme suit:

« **Art. 167bis.** 1. En vue du contrôle de la durée de stationnement ou de parage à un endroit où la limitation de la durée de stationnement ou de parage est indiquée au moyen du signal C,18 ou E,23 complétés par un panneau additionnel du modèle 6 ou au moyen du signal C,21 ou E,23a comportant le symbole du panneau additionnel précité, les conducteurs ont l'obligation à partir du 1^{er} janvier 1987 de faire usage du disque de stationnement prévu sous g) du chapitre VII de l'article 107.

2. Les conducteurs doivent incontinent pointer la flèche sur la marque de la demi-heure qui suit leur arrivée et apposer le disque en évidence à un endroit apparent de sorte à assurer sa lisibilité pour un observateur placé devant le véhicule. Il est interdit de faire figurer des indications horaires inexacts ou de modifier les indications initiales sans remettre préalablement le véhicule en circulation. Le déplacement du véhicule à une distance inférieure à 150 m n'autorise pas la modification des indications horaires initiales. »

Art. XXXIV. Le chiffre 5° du premier alinéa de l'article 173bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimé.

Art XXXV. Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre de la Force Publique et Notre Ministre de l'Intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le 1^{er} août 1986.

Le Ministre des Transports,
Marcel Schlechter

Le Ministre de la justice,
Robert Krieps

Le Ministre de la Force Publique,
Marc Fischbach

Le Ministre de l'Intérieur,
Jean Spautz

Cabasson, le 26 juillet 1986.
Jean

Großherzogliches Reglement vom 26. Juli 1986 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;

Gesehen das Gesetz vom 14. Februar 1955 über die Reglementierung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, sowie es in der Folge abgeändert und ergänzt wurde;

Gesehen den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, sowie er in der Folge abgeändert und ergänzt wurde;

Nach Anhören der Handelskammer und der Handwerkskammer in ihren Gutachten;

Nach Einsicht des Artikels 27 des Gesetzes vom 8. Februar 1961 über die Organisation des Staatsrates und in Anbetracht der Dringlichkeit;

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

Beschliessen:

Art I. Die Ziffer 16° des abgeänderten Artikels 2 des grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, wird durch folgenden Text ersetzt:

« 16° Aggregat von gekuppelten Fahrzeugen:

- a) Kraftfahrzeug und wenigstens ein angekuppeltes, gezogenes Fahrzeug;
- b) Kraftfahrzeug und ein angekuppelter Anhänger, dieses Aggregat wird als Lastzug bezeichnet;
- c) Kraftfahrzeug und ein angekuppelter Sattelanhängers, dieses Aggregat wird als Sattelaggregat bezeichnet. »

Art II. Die Ziffer 31° des abgeänderten Artikels 2 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

- a) Gelenktouristenbus: Touristenbus, der mit einer geteilten Ladefläche entworfen und gebaut ist, und einen biegsamen Verbindungsgang zwischen dem vorderen und hinteren Abteil begreift;
- b) Gelenkornibus: Omnibus, der mit einer geteilten Ladefläche entworfen und gebaut ist, und einen biegsamen Verbindungsgang zwischen dem vorderen und hinteren Abteil begreift. »

Art III. Die Ziffer 34° des abgeänderten Artikels 2 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« 34° Anhänger mit einer Achse: Anhänger, mit Ausnahme des Sattelanhängers, der mit einer einfachen Achse ausgerüstet ist. »

Art IV. Der abgeänderte Artikel 2 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch eine neue Ziffer 42° mit folgendem Text ergänzt:

« 42° a) einfache Achse:

- einzelne Achse;
- zwei Achsen, die sich in der Verlängerung der einen zur anderen folgen;
- zwei aufeinanderfolgende Achsen, deren Abstand zur Achsenmitte wenigstens ein Meter beträgt;
- Gruppe von Achsen, deren sämtliche Befestigungsteile am Fahrgestell sich in derselben waagerechten Linie, senkrecht zur Längs- und Mittelebene des Fahrzeuges befinden, oder Gruppe von Achsen, die als gleichwertig betrachtet werden kann;

- b) Tandemachse: Gruppe von zwei aufeinanderfolgenden Achsen, deren Abstand zwischen den Achsenmitten gleich oder mehr als 1 m und weniger als 1,8 m beträgt;
- c) Tridemachse: Gruppe von drei aufeinanderfolgenden Achsen, deren Abstand zwischen den Achsenmitten von zwei aufeinanderfolgenden Achsen gleich oder mehr als 1 m und gleich oder weniger als 1,8 m beträgt. »

Art V. Der abgeänderte Artikel 2 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch eine neue Ziffer 43° mit folgendem Text ergänzt:

« 43° Strassenkreuzung: Kreuzung, Einmündung oder Gabelung von öffentlichen Strassen, die Plätze eingeschlossen die durch solche Kreuzungen, Einmündungen oder Gabelungen entstehen. »

Art. VI. Der abgeändert Artikel 3 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« **Art. 3.** Die äusserste Höchstbreite eines Fahrzeuges, Ladung einbegriffen, gemessen zwischen den äussersten Kanten, wird wie folgt festgesetzt:

- 1 m für die Motorräder, mit Ausnahme der Motorräder mit Beiwagen;
- 2,6 m für Fahrzeuge die für den Gütertransport bestimmt sind und deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 10.000 kg übersteigt;
- 2,5 m für die anderen Fahrzeuge, die Motocoups einbegriffen.

Weder Naben- und Achsenköpfe, noch irgendein anderes Zubehör darf über den seitlichen Umriss des Fahrzeuges hinausragen.

Die Bestimmungen des vorliegenden Artikels beziehen sich weder auf Fahrräder und Fahrräder mit Hilfsmotor, noch auf Arbeitsmaschinen und Fahrzeuge die einem besonderen öffentlichen Zweck dienen, noch auf Spezialfahrzeuge der Armee. »

Art VII. Der abgeänderte Artikel 4 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« **Art 4.** Die Höchstlänge eines Fahrzeuges, eine Ladung und Kuppelungsvorrichtung einbegriffen, ist wie folgt festgesetzt:

- a) Anhänger mit einer einfachen Achse.
 - dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt 8 m,
 - dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt 12 m,
- b) Fahrzeug mit zwei oder mehreren Achsen 12 m,
- c) Gelenkfahrzeug 15,5 m,
- d) Lastzug 18 m,
- e) Gelenktouristenbus und Gelenkominibus 18 m,
- f) Aggregat von gekuppelten Fahrzeugen, welches aus einem Zugfahrzeug und einem oder mehreren gezogenen Fahrzeugen besteht 25 m.

Jedes Kraftfahrzeug oder Aggregat von gekuppelten Fahrzeugen welches in Bewegung ist, muss sich in einem Kreis mit einem äusseren Radius von 12,5 m und einem inneren Radius von 5,3 m bewegen können.

Der wirkliche hintere Überhang eines Fahrzeuges mit zwei oder mehreren Achsen darf 2/3 des Achsenabstandes nicht überschreiten.

Der Abstand zwischen der hinteren Achse des Zugfahrzeuges und der vorderen Achse des Anhängers welche einen Lastzug bilden dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt, darf nicht weniger als 3 m betragen. »

Art VIII. Der abgeänderte Artikel 4bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

Art IX. Der erste Absatz des abgeänderten Artikels 10 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 10.** Die Ladung eines Fahrrads, eines Fahrrads mit Hilfsmotor oder eines Motorrads darf in der Länge 2 m und in der Breite 1 m nicht überschreiten. Jedoch darf die Ladung eines Motocoups oder eines Motorrads mit Beiwagen, welche breiter als 1 m sind, die Breite des Fahrzeugumrisses nicht übersteigen.»

Art. X. Der abgeänderte Artikel 12 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 12.** Das Gesamtgewicht eines Fahrzeuges oder eines Aggregats von gekuppelten Fahrzeugen darf das höchstzulässige Gesamtgewicht, das auf dem Fahrzeugausweis vermerkt ist nicht übersteigen. Desweiteren muss die Ladung eines Fahrzeuges so verstaut sein, dass das höchstzulässige Gesamtgewicht des Vordergestells oder des Hintergestells die obere Grenze welche für dieses Gewicht auf dem Fahrzeugausweis eingetragen ist, nicht übersteigt.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht darf folgende Werte nicht überschreiten:

1° auf einer einzelnen Antriebsachse,	
– welche mit einer Blattfederung versehen ist	11,5 t,
– welche mit einer Luftfederung versehen ist	12 t;
2° auf einer einzelnen Nichtantriebsachse	10 t;
3° auf einer Tandemachse,	
– wenn der Abstand der Achsen des Tandems gleich oder grösser als 1 m und kleiner als 1,3 m ist	19 t;
– wenn der Abstand zwischen den Achsen des Tandems gleich oder grösser als 1,3 m und kleiner als 1,8 m ist	20 t;
4° auf der Tridemachse der Anhänger und Sattelanhänger,	
– wenn der Abstand zwischen den Achsen gleich oder grösser als 1 m ist und gleich oder kleiner als 1,3 m ist	21 t,
– wenn der Abstand zwischen den Achsen grösser als 1,3 m und gleich oder kleiner als 1,8 m ist und dieselben mit einer Blattfederung versehen sind	24 t,
– wenn der Abstand zwischen den Achsen grösser als 1,3 m und gleich oder kleiner als 1,8 m ist und dieselben mit einer Luftfederung versehen sind	27 t.

Die Ladung der meistbeladenen Achse einer Tandem- oder Tridemachse darf die Werte unter o. a. 1° und 2° nicht übersteigen.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge und der Aggregate von gekuppelten Fahrzeugen darf folgende Werte nicht übersteigen:

1° bei einem Kraftfahrzeug	
– mit zwei Achsen	19 t,
– mit drei Achsen	26 t,
– mit vier oder mehr Achsen	32 t;
2° bei einem Anhänger, ausgenommen Sattelanhänger,	
– mit zwei Achsen, wenn diese Achsen mit einer Blattfederung versehen sind	18 t,
– mit zwei Achsen, wenn diese Achsen mit einer Luftfederung versehen sind	20 t,
– mit drei oder mehr Achsen, wenn diese Achsen mit einer Blattfederung versehen sind	24 t,
– mit drei oder mehr Achsen, wenn diese Achsen mit einer Luftfederung versehen sind	30 t,
3° bei einem Aggregat von gekuppelten Fahrzeugen	44 t.

Im Sinne dieses Absatzes werden die Tandem- und Tridemachsen als zwei beziehungsweise drei Achsen betrachtet.

Die in kW ausgedrückte Motorkraft darf nicht unter 5,00 pro 1.000 kg des höchstzulässigen Gesamtgewichtes des Fahrzeuges oder des Aggregates von gekuppelten Fahrzeugen liegen, wenn diese Kraft in kW nach der Norm DIN oder CEE angegeben ist.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht und das Ladegewicht des Anhängers, der an einen industriellen Traktor gekuppelt ist, können das Eigengewicht desselben nur in einer Grenze von 250% übersteigen, wenn das Aggregat der gekuppelten Fahrzeuge mit einer durchgehenden Bremsanlage ausgerüstet ist, und die Fahrzeuge in beladenem Zustand eine Geschwindigkeit von 25 km/St. nicht überschreiten.

Die im vorliegenden Abschnitt vorgesehenen Werte können bis zu einer Grenze von 600 kg für das Gewicht der Geschwindigkeitsverminderer des Fahrzeuges erhöht werden.

Das durch die Antriebsachse oder die Antriebsachsen eines Fahrzeuges oder eines Aggregats von gekuppelten Fahrzeugen getragene Gewicht darf nicht weniger als 25% des gesamten Ladegewichts des Fahrzeuges oder des Aggregates von gekuppelten Fahrzeugen betragen.

In besonderen Fällen kann der Verkehrsminister individuelle Genehmigungen erteilen, welche die im vorliegenden Abschnitt vorgesehenen Höchstmotorleistungen und Höchstgewichte, erhöhen oder vermindern.

Die Fahrzeuge, die nach dem 1. Januar 1987 in den Verkehr gesetzt werden, mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Traktoren, der Fahrräder mit Hilfsmotor und der Motorräder, müssen, soweit ihre Geschwindigkeit nach Bauart 25 km/St überschreiten, mit der Tafel des Herstellers versehen sein, welche durch die abgeänderte Richtlinie 76/114/CEE des Rates vom 18. Dezember 1975, zur Ausgleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern vorgesehen ist. Die Anbringungslage der Tafel und die Eintragungen, die sich auf derselben befinden müssen, haben den Ziffern 2.1. und 2.1.1. bis 2.1.8. des Anhanges der genannten Richtlinie zu entsprechen. Die nach dem technischen Standpunkt zugelassenen Gewichte müssen, soweit sie die höchstzulässigen Gewichte überschreiten, angegeben sein. Die nationale luxemburgische Annahmenummer muss auf der Tafel angegeben sein. Jedoch genügt die ursprüngliche Annahmenummer, wenn das Fahrzeug aus einem Mitgliedstaat der europäischen Gemeinschaft eingeführt wird, dessen Gesetzgebung eine nationale Annahmenummer vorsieht, und wenn die reglementarischen Gewichts- und Ausmassnormen dieses Landes nicht von den luxemburgischen Normen abweichen. Es ist verboten die Tafel und die reglementarischen Eintragungen zu fälschen, umzuwandeln, zu löschen oder zu ersetzen ausser in den von der technischen Kontrollstelle gehörig überprüften Ersetzungsfällen, nach einem Diebstahl oder einem Verlust oder einer Zerstörung durch einen Unfall.

Die Vorschriften dieses Artikels sind weder auf die Spezialfahrzeuge der Armee und die Arbeitsmaschinen, noch auf die Spezialfahrzeuge der Bauunternehmen anwendbar, unter der Bedingung, dass die letztgenannten Fahrzeuge leer und mit einer Geschwindigkeit geführt werden die 40 km/St nicht übersteigt, und dass ihre Fahrer alle Massnahmen treffen, die im Interesse der Strassenverkehrssicherheit notwendig sind.»

Art. XI. Der Artikel 12bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird mit folgendem Text wieder eingeführt:

«**Art 12bis.** In Abweichung der Vorschriften des Artikels 12, darf das höchstzulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge, die vor dem 1. August 1986 im Grossherzogtum Luxemburg zum Verkehr zugelassen sind, folgende Werte nicht übersteigen:

1° für eine einfache Achse	13 t;
2° für die höchstbeladene Achse einer Gruppe von gekuppelten Achsen	10 t;
3° für ein Kraftfahrzeug mit zwei Achsen	19 t;
4° für ein Kraftfahrzeug mit drei oder mehr Achsen	26 t;
5° für einen Anhänger, mit Ausnahme der Sattelanhänger, mit zwei oder mehr Achsen . . .	20 t;
6° für ein Gelenkfahrzeug	38 t;
7° für einen Lastzug	40 t.

Die in kW ausgedrückte Motorkraft darf nicht unter 3,67 pro 1.000 kg des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeuges oder des Aggregats von gekuppelten Fahrzeugen liegen, wenn diese Kraft in kW nach der Norm DIN oder CEE angegeben ist.

Jedoch können die Zulassungsausweise der Fahrzeuge, die den Werten des gegenwärtigen Artikels entsprechen, an die Vorschriften des Artikels 12 angepasst werden, unter der Bedingung, dass die Gemässheit dieser Fahrzeuge zu den besagten Vorschriften durch eine neue Zulassung festgestellt worden ist. »

Art XII. Der erste Absatz des abgeänderten Artikels 44 und der zweite Absatz des abgeänderten Artikels 44bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Text ersetzt:

« Die im Eildienst benutzten Fahrzeuge der Gendarmerie, der Polizei, der Armee, der Protection Civile und der Feuerwehr, sowie die Sanitätswagen und die zum Bluttransport bestimmten Fahrzeuge können mit einem oder mehreren blauen Blinklichtern versehen sein. »

Art XIII. Der Absatz C) des abgeänderten Artikels 49 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft. Der jetzige Abschnitt D) wird Abschnitt C).

Art XIV. Der sechste Absatz des abgeänderten Artikels 70 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

Art XV. Der abgeänderte Artikel 84 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23 November 1955 ist abgeschafft.

Art XVI. Der abgeänderte Artikel 91 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23 November 1955, wird durch folgenden Text ersetzt:

« **Art. 91.** 1. Das Examen, das nach einem gerichtlichen Fahrverbot von wenigstens sechs Monaten oder nach einem Entzug des Führerscheins durch Verwaltungsbeschluß vorgesehen ist, findet gemäß folgenden Bestimmungen statt:

Vor der Aufhebung des Verwaltungsentzugs oder vor dem Ende des gerichtlichen Fahrverbots muß der Interessent einen Fahrschulerausweis beantragen, um sich unter dem beistand eines zugelassenen Fahrlehrers auf das praktische Examen vorzubereiten und sich diesem zu stellen.

Das theoretische Examen kann aus mündlichen und schriftlichen Prüfungen bestehen.

Das praktische Examen besteht aus dem Führen eines Fahrzeuges, das der Klasse des zurückzuerstatten- den Führerscheins entspricht; es findet unter den Bedingungen des Paragraphen 4. des Artikels 82 statt.

Im Fall eines theoretischen und praktischen Examens geht der theoretische Teil dem praktischen Teil voran.

Das Nichtbestehen des im vorliegenden Artikel vorgesehenen theoretischen oder praktischen Examens versetzt den Interessenten in die Lage eines Kandidaten, der die praktische Prüfung des im Artikel 82 vorgesehenen Führerscheinsexamens nicht bestanden hat.

2. Während der Probezeit, die im ersten Abschnitt des abgeänderten Artikels 2 des vorerwähnten Gesetzes vom 14. Februar 1955 vorgesehen ist, müssen die Interessenten auf Verlangen ein Probezeitheft vorzeigen, das dazu bestimmt ist den Verkehrsminister, im Fall einer gebührenpflichtigen Verwarnung oder eines Protokolls bei Verstößen gegen die Verkehrsgesetzgebung, zu benachrichtigen.

Die Form und der Gebrauch des Probezeitheftes sind diejenigen die in Artikel 70 für das Stageheft vorgesehen sind.

Die Dauer der Probezeit ist auf dem Führerschein vermerkt. »

Art XVII. Die Absätze 3 und 4 des abgeänderten Artikels 91bis des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Text ersetzt:

« In den Fällen die im Absatz 2 des 2. Abschnittes des abgeänderten Artikel 13 des vorerwähnten Gesetzes vom 14. Februar 1955 vorgesehen sind, muß die Vollstreckung eines jeden gerichtlichen Fahrverbots innerhalb des Jahr das dem Tag der Freilassung des Verurteilten folgt, beginnen.

Am Ende des gerichtlichen Fahrverbots veranlaßt der Generalstaatsanwalt, daß der Führerschein dem Interessenten zurückerstattet wird. »

Art. XVIII. Der vorerwähnte großherzogliche Beschluß vom 23. November 1955 wird durch einen neuen Artikel 91ter mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 91ter.** 1. Die auf Grund des 1. Paragraphen des abgeänderten Artikels 2 des Gesetzes vom 14. Februar 1955 getroffene Entscheidung des Verkehrsministers über die Einschränkung der Gültigkeit des Fahrrechtes oder über die Verlängerung oder Erneuerung der Stagezeit wird dem Interessenten durch einen eingeschriebenen Brief, der eine Empfangsbestätigung enthält, mitgeteilt.

Wenn der Interessent den eingeschriebenen Brief annimmt, muß er innerhalb von 15 Tagen, die der Zustellung des Briefes folgen, den Vermerk der Entscheidung auf seinen Führerschein eintragen lassen. Die Entscheidung wird rechtskräftig an dem Tag der Eintragung des Vermerks, oder in Ermangelung dieser Eintragung, 15 Tage nach dem Annahmedatum des eingeschriebenen Briefes.

Wenn der Interessent die Annahme des eingeschriebenen Briefes verweigert, oder bei Abwesenheit es unterläßt, denselben innerhalb der Frist die ihm die Postverwaltung festsetzt, abzuheben, wird die Entscheidung 15 Tage nach dem Verweigerungs- oder Verfalldatums dieser Frist rechtskräftig.

2. Im Fall der Aufhebung des Verwaltungszugs sowie im Fall einer Verweigerung der Erneuerung oder der Einschränkung des Gebrauchs oder der Gültigkeit des Führerscheins wird derselbe durch den Verkehrsminister zurückerstattet. »

Art. XIX. Die Ziffer 3 des Kapitels III des abgeänderten Artikels 107 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird ergänzt durch folgendes Verkehrszeichen und folgenden Text die in der Folge des Verkehrszeichens C,3f eingefügt werden:

«



C,3f^{bis}

Das Verkehrszeichen C,3f^{bis} zeigt an daß die Einfahrt verboten ist für jedes Kraftfahrzeug dem ein Anhänger oder Sattelanhänger angehängt ist. Die Aufschrift einer Tonnagezahl auf dem Umriß des Anhängers oder auf einer Zusatztafel bedeutet, daß das Verbot nur gilt, wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers oder des Sattelanhängers diese Zahl übersteigt. »

Art XX. Die Bedeutung des Verkehrszeichens C,3n der Ziffer 3 des Kapitels III des abgeänderten Artikels 107 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Das Verkehrszeichen C,3n zeigt an, daß die Einfahrt verboten ist für Fahrzeuge, die gefährliche Güter befördern und für die eine spezielle Gefahrenkennzeichnung durch die Reglementierung über die Straßenbeförderung von Gefahrgütern vorgesehen ist. »

Art. XXI. Die Ziffern 4, 5, 5a und 6 des Kapitels IV des abgeänderten Artikels 107 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Text ersetzt:

«4. Vorgeschriebener Radweg



D,4

Das Verkehrszeichen D,4 zeigt den Radfahrern an, daß der Radweg an dessen Einfahrt es steht, ihnen vorbehalten ist, und den Führern von anderen Fahrzeugen, daß sie diesen Weg nicht benutzen dürfen. Die Radfahrer müssen den Weg benutzen, wenn dieser sich entlang einer Fahrbahn, eines Fußgänger- oder eines Reitweges erstreckt und in die gleiche Richtung führt.

5. Vorgeschriebener Fußgängerweg



D,5

Das Verkehrszeichen D,5 zeigt den Fußgängern an, daß der Weg, an dessen Eingang es steht, ihnen vorbehalten ist, und den anderen Verkehrsteilnehmern, daß sie denselben nicht benutzen dürfen. Die Fußgänger müssen den Weg benutzen, wenn dieser sich entlang einer Fahrbahn, eines Radweges oder eines Reitweges erstreckt und in die gleiche Richtung führt.

5a. Vorgeschriebener Radfahrer- und Fußgängerweg.



D,5a



D,5b

Das Verkehrszeichen D,5a oder D,5b zeigt den Radfahrern und Fußgängern an, daß der Weg an dessen Eingang es steht, ihnen vorbehalten ist, und den anderen Verkehrsteilnehmern, daß sie denselben nicht benutzen dürfen. Die Radfahrer und die Fußgänger müssen den Weg benutzen, wenn dieser sich entlang einer Fahrbahn, eines Radweges oder eines Reitweges erstreckt und in die gleiche Richtung führt.

Das Verkehrszeichen D,5a zeigt den Radfahrern und Fußgängern desweiteren an, daß sie den Teil des Weges, der ihnen vorbehalten ist, benutzen müssen, und daß sie den anderen Teil nicht benutzen dürfen.

Die Symbole zeigen den Teil des Weges an, der von der Kategorie der abgebildeten Verkehrsteilnehmer benutzt werden muß; die Symbole können umgekehrt werden. Der Radweg und der Fußgängerweg müssen entweder durch das Auftragen einer weißen durchgezogenen Linie oder durch Beschichtung von sichtlich unterschiedlichen Farben oder Strukturen getrennt werden.

Das Verkehrszeichen D,5b zeigt den Radfahrern und Fußgängern desweiteren an, daß sie den Weg gemeinsam nutzen können, und daß sie die gegenseitige Verpflichtung haben, sich weder zu behindern noch zu gefährden.

6. Vorgeschriebener Reitweg.



D,6

Das Verkehrszeichen D,6 zeigt den Reitern an, daß der Weg an dessen Eingang es steht, ihnen vorbehalten ist, und den anderen Verkehrsteilnehmern, daß sie denselben nicht benutzen dürfen. Die Reiter müssen den Weg benutzen, wenn dieser sich entlang einer Fahrbahn, eines Radweges oder eines Fußgängerweges erstreckt und in die gleiche Richtung führt. »

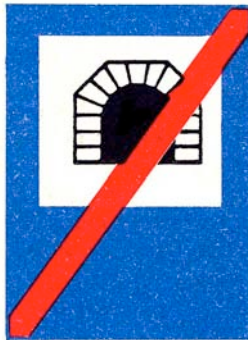
Art XXII. Das V. Kapitel des abgeänderten Artikels 107 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch eine neue Ziffer 22e mit folgendem Wortlaut ergänzt:

« 22e. Unterführung.



E,28a

Das Verkehrszeichen E,28a zeigt die Stelle an, ab welcher die speziellen Verkehrsregeln in den Unterführungen anwendbar sind.



E,28b

Das Verkehrszeichen E,28b zeigt die Stelle an, ab welcher die speziellen Verkehrsregeln in den Unterführungen aufgehoben sind.»

Art. XXIII. Der Buchstabe g) des Kapitels VII des abgeänderten Artikels 107 des großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird am Ende durch folgenden Text ergänzt:

« Vom 1. Januar 1987 an sind die Fahrer gehalten eine Stationierungsscheibe zu gebrauchen, die dem folgenden Muster entspricht:



Die Stationierungsscheibe hat eine Höhe von wenigstens 13 cm und eine Breite von wenigstens 10 cm. Auf ihrer Vorderseite dürfen nur die Angaben erscheinen die sich auf obigem Muster befinden.»

Art. XXIV. Der siebente Absatz des abgeänderten Artikels 109 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird am Ende durch folgenden Text ergänzt:

« Wenn sie allerdings auf einer, mehrere Fahrspuren aufweisenden Fahrbahn benutzt werden, um den Fahrern anzuzeigen, daß dieselben eine oder mehrere Spuren nicht benutzen dürfen, oder daß dieselben eine oder mehrere Spuren benutzen dürfen, erscheinen die beleuchteten Farbzeichen mit folgender Bedeutung und mit folgenden geometrischen Formen:

- rot, in der Form von zwei gekreuzten, schrägen Balken, verbietet die Benutzung der Spur über der es sich befindet und verpflichtet dieselbe vor diesem Zeichen zu verlassen;
- grün, in der Form eines senkrechten Pfeiles, mit nach unten gerichteter Spitze, erlaubt, die Spur über der es sich befindet, zu benutzen;
- orangefarben, als Blinklicht in der Form eines Pfeiles, mit schräg nach unten entweder nach rechts oder nach links oder in beide Richtungen gerichteter Spitze bedeutet das Herannahen der Stelle von wo aus das Verbot gilt, die Spur zu benutzen, über welcher es sich befindet, und verpflichtet die Spur in der oder den Richtungen zu verlassen, wie sie von den Pfeilen angegeben sind; seine Anwendung ist unverbindlich. »

Art. XXV. Der letzte Absatz des abgeänderten Artikels 109 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« An den Stellen, wo der Verkehr durch leuchtende Farbzeichen geregelt wird, und wo der Verkehr der Omnibusse in Abweichung der durch die leuchtenden Farbzeichen angegeben und auf die anderen Verkehrsteilnehmer anwendbare Regeln über die Vorfahrt oder die Benutzung der Fahrspuren geregelt wird, sind diese speziellen Regeln durch leuchtende Zeichen von weißer oder hellgelber Farbe auf schwarzem Grund angegeben, welche folgende Bedeutungen und Formen haben:

- der waagerechte Balken zieht die Verpflichtung an, anzuhalten;
- der senkrechte oder schräg nach oben in der offenen Richtung nach rechts oder links zeigende Balken gibt die freie Durchfahrt an; die Verpflichtung des Omnibusführers in diesem Fall, ohne anhalten zu müssen, den anderen Verkehrsteilnehmern die Vorfahrt abzutreten, wird durch die Form eines Dreiecks angegeben, dessen Spitze nach unten gerichtet ist;
- die Scheibe zeigt die bevorstehende Änderung der Vorfahrt an und beinhaltet das Verbot das Verkehrszeichen zu überfahren, es sei denn der Fahrer befände sich so nahe davor, daß er nicht mehr unter genügenden Sicherheitsbedingungen anhalten kann, sowie die Verpflichtung die Kreuzung freizumachen.

Diese Verkehrszeichen werden senkrecht oder waagrecht aufgestellt; sind sie senkrecht aufgestellt, befindet sich der waagerechte Balken oben, sind sie waagrecht aufgestellt, befindet er sich links; die Scheibe befindet sich immer zwischen dem waagerechten und dem senkrechten oder schrägen Balken und das Dreieck befindet sich immer rechts vom senkrechten oder schrägen Balken.

Die Inbetriebnahme der beleuchteten Farbzeichen und der weiß oder hellgelb beleuchteten Zeichen, die den Verkehr an bestimmten Stellen regeln, setzt die in Artikel 107 unter B,5 (Vorfahrt für den Gegenverkehr), A,22a, A,22b, und A,22c (Kreuzung mit einer Straße ohne Vorfahrt), B,1 (Vorfahrt abtreten), B,2a (Halt), B,3 (Straße mit Vorfahrt) und B,6 (Vorfahrt gegenüber dem Gegenverkehr) vorgesehenen Verkehrszeichen außer Kraft. »

Art XXVI. Die abgeänderten Artikel 128, 129 und 130 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 sind abgeschafft.

Art XXVII. Die Ziffer 2° des zweiten Absatzes des Abschnittes A des abgeänderten Artikels 136 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« 2° an den Stellen, wo der Verkehr durch beleuchtete Farbzeichen oder durch weiß- oder hellgelb-beleuchtete Zeichen geregelt wird, muß der in der geschlossenen Richtung fahrende Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt an die Verkehrsteilnehmer abtreten, die in der offenen Richtung fahren. »

Art XXVIII. Der letzte Absatz des abgeänderten Artikels 137 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

Art. XXIX. Der Buchstabe c) des zweiten Absatzes des abgeänderten Artikels 139 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft. Die jetzigen Buchstaben d), e) und f) werden beziehungsweise Buchstaben c), d) und e).

Art XXX. Der zweite Satz des zweiten Absatzes des abgeänderten Artikels 141 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

Art. XXXI. Der erste Absatz des abgeänderten Artikels 147 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« **Art. 147.** Vom Beginn der Abenddämmerung bis zur Morgendämmerung sowie am Tage, wenn insbesondere die Witterung es erfordert, genügt es bei Arbeitsmaschinen mit Motorantrieb, deren Eigengewicht höher ist als 400 kg und deren Geschwindigkeit auf ebener Strecke 10 km/St übersteigen kann, daß sie vorne mit zwei Scheinwerfern mit weißem oder gelbem, nicht blendendem Licht und hinten mit einer weißen Leuchte, welche die Erkennungstafel erhellt, und einer roten nicht blendenden, zur Verkehrsseite angebrachten, Schlußleuchte beleuchtet sind. »

Art XXXII. Der vorerwähnte großherzogliche Beschluß vom 23. November 1955 wird durch einen neuen Artikel 156bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art 156bis.** In den Unterführungen, die als solche gekennzeichnet sind, ist es den Fahrern verboten rückwärts zu fahren oder zu wenden, und die Fahrer müssen die Vorschriften über die Beleuchtung bei Nacht der sich in Bewegung befindenden Fahrzeuge beachten. »

Art XXXIII. Der vorerwähnte großherzogliche Beschluß vom 23. November 1955 wird durch einen neuen Artikel 167bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art 167bis.** 1. Zur Kontrolle der Stationierungs- oder Parkdauer an einer Stelle, wo die begrenzte Dauer des Stationierens oder Parkens durch eine Zusatztafel nach Muster 6 ergänzte Verkehrszeichen C,18 oder E,28 oder durch das Verkehrszeichen C,21 oder E,23a welches das Symbol der vorerwähnten Zusatztafel beinhaltet, sind die Fahrer gehalten vom 1. Januar 1987 an, die Stationierungsscheibe zu benutzen, die unter g) des Kapitels VII des Artikels 107 vorgesehen ist.

2. Die Fahrer müssen sofort den Pfeil auf das Zeichen der halben Stunde, welche ihrer Ankunft folgt, stellen und die Scheibe so an einer gut sichtbaren Stelle anbringen, daß ihre Lesbarkeit durch einen Beobachter, der sich vor dem Fahrzeug befindet, gewährleistet ist. Es ist verboten falsche Zeitangaben anzuzeigen oder die ursprünglichen Angaben zu ändern, ohne das Fahrzeug vorher wieder in den Verkehr gebracht zu haben. Die Ortsänderung des Fahrzeuges auf einer Entfernung von weniger als 150 m, berechtigt nicht zur Änderung der ursprünglichen Zeitangaben. »

Art XXXIV. Die Ziffer 5 des ersten Absatzes des abgeänderten Artikels 173bis des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

Art XXXV. Unser Verkehrsminister, Unser Justizminister, Unser Minister der Oeffentlichen Macht und Unser Innenminister sind, jeder soweit es ihn betrifft, mit der Ausführung des vorliegenden Reglements betraut, das im Mémorial veröffentlicht wird und am 1. August 1986 in Kraft tritt.

Der Verkehrsminister,
Marcel Schlechter

Der Justizminister,
Robert Krieps

Der Minister der Oeffentlichen Macht,

Marc Fischbach

Der Innenminister,
Jean Spautz

Cabasson, den 26. Juli 1986.

Jean

