

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



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

A — N° 14

25 février 1999

---

**Sommaire**

**CIRCULATION ROUTIERE**

<b>Règlement grand-ducal du 10 février 1999 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques . . . . .</b>	<b>page 220</b>
<b>Großherzogliches Reglement vom 10. Februar 1999, welches den großherzoglichen Beschluß vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Straßen abändert . . . . .</b>	<b>240</b>
<b>Règlement grand-ducal du 10 février 1999 modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière . . . . .</b>	<b>261</b>
<b>Règlement grand-ducal du 10 février 1999 modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière . . . . .</b>	<b>262</b>

---

## Règlement grand-ducal du 10 février 1999 modifiant 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, tel 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;

Vu la directive 92/61/CEE du Conseil du 30 juin 1992 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues;

Vu la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international;

Vu la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce du 09 novembre 1998, celui de la Chambre des Employés Privés du 12 octobre 1998, celui de la Chambre des Métiers du 1<sup>er</sup> septembre 1998 et celui de la Chambre de Travail du 26 octobre 1998;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme 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:

### Article 1er

Les rubriques 17°, 17°bis et 17°ter de l'article 2 modifié de 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, sont remplacées par le texte suivant:

- «17°a) *Motocycle*: véhicule automoteur à deux roues avec ou sans side-car, qui est pourvu:
- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>;
  - soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée maximale de 50 cm<sup>3</sup> et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/heure,
  - soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/heure.
- b) *Motocycle léger*: motocycle pourvu d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée maximale de 125 cm<sup>3</sup> et d'une puissance maximale de 11 kW.  
Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 76 modifié le motocycle léger est considéré comme motocycle.
- c) *Cyclomoteur*: véhicule automoteur à deux ou trois roues qui est pourvu:
- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée maximale de 50 cm<sup>3</sup>, et qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/heure,
  - soit d'un moteur électrique et qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/heure.
- d) *Quadricycle léger*: véhicule automoteur à quatre roues d'une masse à vide inférieure à 350 kg, y non comprise, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, qui est pourvu:
- soit d'un moteur à allumage commandé d'une cylindrée maximale de 50 cm<sup>3</sup> et qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/heure,
  - soit d'un autre type de moteur dont la puissance maximale n'excède pas 4 kW et qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/heure.
- e) *Tricycle*: véhicule automoteur à trois roues symétriques, qui est pourvu:
- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>,
  - soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée maximale de 50 cm<sup>3</sup> et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/heure,
  - soit d'un moteur électrique et qui par construction, dépasse une vitesse de 45 km/heure.
- f) *Quadricycle*: véhicule automoteur à quatre roues d'une masse à vide inférieure ou égale à 400 kilogrammes, y non comprise, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, dont la puissance maximale nette du moteur est inférieure ou égale à 15 kW; la masse à vide maximale est portée à 550 kg pour les véhicules destinés au transport de marchandises.

Pour l'application des dispositions du présent arrêté grand-ducal,

- les véhicules sous d) sont considérés comme cyclomoteurs sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 38, 41quinquies, 43bis et 76;
- les véhicules sous e) et f) sont considérés comme motocycles sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 32bis, 41quinquies, 43, 46bis, 47ter, 48, 53bis, 64 et 76. »

2. La lettre d) de la rubrique 42° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

«d) *essieu à suspension pneumatique*: essieu muni d'un système de suspension dont l'effet de ressort est assuré à au moins 75% par un dispositif pneumatique ou essieu muni d'une suspension reconnue équivalente aux termes du droit communautaire.»

3. Une rubrique 50° au libellé suivant est ajoutée audit article 2:

«50° *Véhicule conditionné*: véhicule frigorifique ou calorifique dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45mm. »

### Article 2

La rubrique « Dispositions transitoires » de l'article 2 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complétée par un chiffre 5) libellé comme suit:

- «5) 1. a) Le cycle à moteur auxiliaire est un cycle dont le poids propre n'excède pas 400 kg et qui est pourvu:  
soit d'un moteur auxiliaire d'une cylindrée maximum de 50 cm<sup>3</sup> et qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 50 km/heure,  
soit d'un moteur électrique et qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 50 km/heure.
- b) Le motocoupé est un véhicule à trois ou quatre roues pourvu d'un moteur thermique ou électrique, ayant un poids propre maximum de 400 kg et comprenant au plus deux places assises entières.  
Le motocoupé est considéré comme motocycle s'il est pourvu:  
soit d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>,  
soit d'un moteur d'une cylindrée maximum de 50 cm<sup>3</sup>, mais qui, par construction, dépasse une vitesse de 50 km/heure,  
soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 50 km/heure.
- Il est considéré comme cycle à moteur auxiliaire s'il est pourvu:  
soit d'un moteur d'une cylindrée maximum de 50 cm<sup>3</sup> et qui, par construction, ne dépasse pas 50 km/heure,  
soit d'un moteur électrique et qui, par construction, ne dépasse pas 50 km/heure. »

### Article 3

1. Le terme « cycle(s) à moteur auxiliaire » dont question au chiffre 47° de l'article 2 modifié, aux premier et deuxième alinéas de l'article 10 modifié, au huitième alinéa de l'article 12 modifié, à l'article 15 modifié, à l'article 20 modifié, au paragraphe 1. de l'article 25 modifié, à l'article 25bis modifié, à l'article 31 modifié, aux premier et deuxième alinéas de l'article 41quinquies modifié, au quatrième alinéa de l'article 45 modifié, aux troisième, quatrième et septième alinéas de l'article 70 modifié, au chiffre 2) sous A) de l'article 73 modifié, aux paragraphes 1. et 2. de l'article 74 modifié, au premier alinéa de l'article 82 modifié, au dernier alinéa de l'article 89 modifié, au paragraphe 2. de l'article 90 modifié, au dernier alinéa de l'article 91bis modifié, aux premier, deuxième et cinquième alinéas de l'article 94 modifié, à l'article 149bis modifié et à l'article 160 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le terme «cyclo-moteur(s) ».
2. Le terme « motocoupé(s) » dont question au premier alinéa de l'article 10 modifié et au deuxième alinéa du chiffre 15° de l'article 160 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le terme « quadricycle(s) léger(s), tricycle(s) et quadricycle(s) ».
3. Le terme « motocoupés assimilés aux motocycles » dont question au dernier alinéa de l'article 43 modifié, au paragraphe 3. de l'article 48 modifié, au chiffre 1) du premier alinéa de l'article 64 modifié et au troisième alinéa du chiffre 1 du paragraphe 2 de l'article 76 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le terme « tricycles et quadricycles ».
4. Le terme « véhicules automoteurs à trois roues assimilés à la catégorie des motocycles » dont question au sixième alinéa de l'article 32bis modifié, au dernier alinéa de l'article 46bis modifié et au premier alinéa de l'article 47ter modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le terme « tricycles ».

5. Le terme « motocoupés assimilés aux cycles à moteur auxiliaire » dont question au cinquième alinéa du paragraphe 1. de l'article 43bis modifié est remplacé par le terme « quadricycles légers ».

#### Article 4

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 sans considération des rétroviseurs extérieurs et de leurs fixations, est la suivante:

- 1 m pour les motocycles et les cyclomoteurs, à l'exception des motocycles avec side-car et des tricycles, des quadricycles et des quadricycles légers;
- 2,55 m pour les camions, les autobus et les autocars ainsi que pour les véhicules spéciaux, tracteurs de semi-remorques, les remorques et les semi-remorques dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg;
- 2,6 m pour les véhicules conditionnés;
- 2,5 m pour les autres véhicules.

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

#### Article 5

Un nouvel article 3bis est inséré à l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité avec le texte suivant:

«**Art. 3bis.-** Par dérogation aux dispositions de l'article 3, les véhicules destinés au transport de choses, d'une masse maximale autorisée de plus de 10.000 kg et immatriculés pour la première fois au Luxembourg avant le 1er mars 1999, peuvent être maintenus en circulation jusqu'au 31 décembre 2006, même si leur largeur hors tout dépasse 2,55 m, sans toutefois être supérieure à 2,6 m. »

#### Article 6

1. Le point d) du premier alinéa de l'article 4 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«d) train routier 18,75 m »

2. Le troisième alinéa du même article 4 est remplacé par le texte suivant:

« La distance entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière d'une semi-remorque ne doit pas dépasser 12 m, la distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m. »

3. Le deuxième tiret du quatrième alinéa du même article 4 est remplacé par le texte suivant:

«- entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble est de 16,40 m. »

4. Un cinquième alinéa nouveau est ajouté in fine audit article 4 avec le libellé suivant :

«Pour un train routier d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg, la distance entre l'essieu arrière du véhicule automoteur et l'essieu avant de la remorque ne doit pas être inférieure à 3 m. »

#### Article 7

L'article 4bis abrogé est réinséré à l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité avec le texte suivant:

«**Art. 4bis.-** Par dérogation aux dispositions de l'article 4,

- les véhicules articulés dont la semi-remorque a été mise en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1991 et qui ne satisfont pas aux dispositions du troisième alinéa de l'article 4, peuvent être maintenus en circulation à condition de ne pas dépasser une longueur totale de 15,50 m;
- les trains routiers mis en circulation pour la première fois avant le 1er mars 1999 et dont la longueur ne dépasse pas 18,35 m, ne doivent comporter qu'une distance de 16 m entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement, derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble. »

#### Article 8

Le dixième alinéa de l'article 12 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«Les autobus, les autocars, les camions, les tracteurs de semi-remorques, les remorques et les semi-remorques doivent, si leur masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, être munis des deux plaques suivantes:

- a) de la plaque du constructeur répondant au modèle repris en appendice à l'annexe de la directive 76/114/CEE du Conseil du 18 décembre 1975, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux plaques et inscriptions réglementaires ainsi qu'à leur emplacements et modes d'apposition en ce qui concerne les véhicules à moteur et leurs remorques, tel qu'il a été modifié dans la suite, établie et apposée conformément à cette directive et comportant les données suivantes:

- le nom du constructeur,
  - le numéro de réception CEE,
  - le numéro de châssis du véhicule,
  - la masse maximale autorisée du véhicule,
  - la masse maximale autorisée pour chacun des essieux, les données étant indiquées de l'avant vers l'arrière,
  - la masse maximale autorisée de l'ensemble de véhicules couplés, s'il s'agit d'un véhicule tracteur, ou la masse maximale autorisée sur la sellette d'attelage, s'il s'agit d'une semi-remorque,
- b) de la plaque relative aux dimensions répondant aux exigences de l'annexe III de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996, fixant pour certains véhicules circulant dans la Communauté les dimensions maximales autorisées en trafic national et international, et les poids maximaux autorisés en trafic international, établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE précitée et comportant les données suivantes:
- le nom du constructeur,
  - le numéro de châssis du véhicule,
  - la longueur et la largeur du véhicule,
  - les données pour la mesure de la longueur des ensembles de véhicules couplés, conformément aux indications sous I.5. de l'annexe III de la directive 96/53/CE précitée.

Les deux plaques visées à l'alinéa qui précède peuvent être remplacées:

- soit par une plaque unique, établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE précitée et contenant les données de ces deux plaques,
- soit par un document unique avec les mentions de ces deux plaques qui est délivré par l'organisme chargé du contrôle technique suivant un modèle agréé par le Ministre des Transports ou, dans le cas d'un véhicule étranger, par l'autorité compétente du pays de l'immatriculation de celui-ci. »

#### **Article 9**

Le quatrième alinéa de l'article 24 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:

« Il est interdit de mettre ou de faire mettre en circulation ou d'y maintenir un cyclomoteur dont un organe-moteur a été remplacé ou modifié de façon à porter la vitesse par construction du moteur à plus de 45 km/h. Il est interdit de même de remettre en circulation ou d'y maintenir un cycle à moteur auxiliaire dont un organe-moteur a été remplacé ou modifié de façon à porter la vitesse par construction du moteur à plus de 50 km/h.

Une nouvelle classification d'un véhicule antérieurement mis en circulation comme cyclomoteur ou cycle à moteur auxiliaire ne peut intervenir que sur production d'un certificat du constructeur, duquel il résulte que du point de vue technique rien ne s'oppose à l'octroi de cette classification. »

#### **Article 10**

L'article 24ter de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un troisième alinéa libellé comme suit:

« Tout véhicule qui répond aux dispositions de la directive 70/221/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositifs des protections arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite, est réputé satisfaire aux prescriptions visées aux deux alinéas précédents. »

#### **Article 11**

Aux lettres b) et c) du paragraphe 7 de l'article 24quater modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité, le terme « places assises entières » est remplacé par le terme « places assises ».

#### **Article 12**

Les paragraphes 2 à 5 de l'article 25 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant:

- « 2. Le bruit produit par un véhicule neuf, mesuré d'après la méthode de l'Organisation Internationale de Normalisation (I.S.O.), ne doit pas excéder:
- a) 75dB(A) pour un cyclomoteur et pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée ne dépassant pas 80 cm<sup>3</sup>;
  - aa) 78dB(A) pour un cycle à moteur auxiliaire;
  - b) 77dB(A) pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée comprise entre 80 cm<sup>3</sup> et 175 cm<sup>3</sup>;
  - c) 82dB(A) pour une voiture automobile à personnes et pour un véhicule utilitaire;
  - d) 80dB(A) pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée égale ou supérieure à 175 cm<sup>3</sup>;
  - e) 84dB(A) pour un autobus ou autocar dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg

- f) 89dB(A) pour un autobus ou autocar dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg;
- g) 91dB(A) pour un autobus ou autocar équipé d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses et équipé d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE et dont la masse maximale autorisée dépasse 12.000 kg.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les valeurs du bruit produit par les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er mars 1999 ne doivent pas excéder:

- a) 78dB(A) pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée ne dépassant pas 80 cm<sup>3</sup>;
- b) 80dB(A) pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée comprise entre 80 cm<sup>3</sup> et 125 cm<sup>3</sup>;
- c) 83dB(A) pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée égale ou supérieure à 125 cm<sup>3</sup>;
- d) 82dB(A) pour un véhicule automoteur d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kg;
- e) 90dB(A) pour un véhicule automoteur d'une masse maximale autorisée dépassant 3.500 kg;
- f) 94dB(A) pour un véhicule automoteur équipé d'un moteur diesel d'une puissance supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE.

3. Les véhicules qui répondent aux prescriptions de la directive 78/1015/CEE du Conseil du 23 novembre 1978 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des motocycles, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite, sont réputés satisfaire aux dispositions des paragraphes 1 et 2.

Les véhicules automoteurs, autres que les motocycles, qui répondent aux prescriptions de la directive 70/157/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite, sont réputés satisfaire aux dispositions des paragraphes 1 et 2.

4. Les prescriptions des paragraphes 2 et 3 ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée et aux machines automotrices. »

### Article 13

L'article 25ter modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

- «1. Les véhicules immatriculés au Luxembourg doivent répondre, en ce qui concerne la pollution de l'air par les gaz émis par les moteurs, aux dispositions suivantes:

- les voitures automobiles à personnes et les véhicules utilitaires ainsi que les camionnettes équipées d'un moteur à allumage commandé, mis en circulation pour la première fois à partir du 1er octobre 1992, doivent satisfaire aux prescriptions de la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs équipant les véhicules à moteur, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite;
- les camionnettes équipées d'un moteur à allumage par compression, mises en circulation pour la première fois à partir du 1er octobre 1992, doivent satisfaire aux prescriptions, soit de la directive 70/220/CEE précitée, soit de la directive 88/77/CEE du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite;
- les camions, autobus, autocars, tracteurs de semi-remorques et machines automotrices équipés d'un moteur à allumage par compression, mis en circulation pour la première fois à partir du 1er octobre 1993, doivent satisfaire aux prescriptions de la directive 88/77/CEE précitée.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux machines automotrices agricoles et des engins de travaux publics immatriculés comme machines automotrices.

2. La teneur en monoxyde de carbone des gaz d'échappement émis au régime du ralenti par les véhicules automoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé (essence), ne doit pas dépasser 4,5% du volume des gaz émis.

A partir du 1er janvier 1994, la teneur en monoxyde de carbone des gaz d'échappement émis au régime du ralenti par les véhicules automoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé (essence), et mis en circulation pour la première fois à partir du 1er octobre 1986, ne doit pas dépasser 3,5% du volume des gaz émis.

A partir du 1er janvier 1997, la teneur en monoxyde de carbone des gaz d'échappement émis par les véhicules automoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé (essence), et d'un système de régulation des émissions d'échappement perfectionné du type catalyseur à trois voies et sonde lambda, ne doit pas dépasser:

- 0,5% du volume des gaz émis, le moteur tournant au régime du ralenti;
- 0,3% du volume des gaz émis, le moteur tournant à l'état débrayé à un régime au moins égal à 2.000 tours par minute.

En outre, la valeur du facteur lambda doit être comprise entre 0,97 et 1,03, le moteur tournant à l'état débrayé à un régime au moins égal à 2.000 tours par minute.

Lorsque les valeurs indiquées aux deux alinéas précédents ne sont pas respectées, elles doivent au moins correspondre aux spécifications du constructeur du véhicule, agréées lors de la réception par type du véhicule.

A partir du 1er janvier 1996, le coefficient d'absorption (opacité) des fumées émises par les véhicules automoteurs équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel), et mis en circulation pour la première fois à partir du 1er octobre 1980, ne doit pas dépasser:

- 2,5 m-1 pour les moteurs diesel à aspiration naturelle et
- 3,0 m-1 pour les moteurs diesel turbocompressés,

le moteur tournant à l'état débrayé en accélération libre de la vitesse de ralenti au régime de coupure de l'alimentation.

La teneur en monoxyde de carbone des gaz d'échappement émis au régime du ralenti par les motocycles ne doit pas dépasser 4,5% du volume des gaz émis, quelle que soit la date de mise en circulation du véhicule. Les quadricycles légers, tricycles et quadricycles équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel) doivent respecter les valeurs de l'alinéa qui précède.

Tout véhicule qui satisfait aux prescriptions de la directive 96/96/CE du Conseil du 29 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques est réputé satisfaire aux prescriptions visées dans le présent paragraphe.

Ces prescriptions ne sont applicables ni aux tracteurs agricoles, ni aux machines automotrices. »

#### Article 14

Le premier alinéa de l'article 32 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Les cyclomoteurs doivent être munis de deux freins indépendants.

L'efficacité des freins doit être telle qu'en palier et par temps sec, les freins étant à froid et le moteur débrayé, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue n'est pas inférieure à 4,4 m/sec<sup>2</sup> quelles que soient les conditions de charge et de vitesse du véhicule; cette valeur est de 5 m/sec<sup>2</sup> pour les cycles à moteur auxiliaire. Les véhicules qui répondent aux prescriptions de la directive 93/14/CEE du Conseil du 5 avril 1993 relative au freinage des véhicules à moteur à deux ou trois roues, sont réputés satisfaire aux dispositions du présent alinéa. »

#### Article 15

Le septième alinéa de l'article 32bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Les motocycles doivent être munis de deux freins indépendants.

L'efficacité des dispositifs de freinage doit être telle qu'en palier et par temps sec, les freins étant à froid et le moteur débrayé, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue n'est pas inférieure, quelles que soient les conditions de charge et de vitesse du véhicule, aux minima suivants:

- a) lors de l'emploi simultané des deux dispositifs de freinage:
  - 5,1 m/sec<sup>2</sup> pour les motocycles sans side-car;
  - 5,4 m/sec<sup>2</sup> pour les motocycles avec side-car;
  - 5,0 m/sec<sup>2</sup> pour les tricycles;
- b) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue avant:
  - 4,4 m/sec<sup>2</sup> pour les motocycles sans side-car;
- c) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue arrière:
  - 2,9 m/sec<sup>2</sup> pour les motocycles sans side-car;
- d) lors de l'emploi d'un de ces dispositifs de freinage:
  - 1,8 m/sec<sup>2</sup> pour les tricycles;
- e) lors de l'emploi du frein de stationnement:
  - 2,5 m/sec<sup>2</sup> pour les tricycles.

Pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er mars 1999, l'efficacité des dispositifs de freinage telle que déterminée ci-avant, doit correspondre aux valeurs suivantes:

- a) lors de l'emploi simultané des deux dispositifs de freinage:
  - 5,0 m/sec<sup>2</sup> pour les motocycles sans side-car;
  - 4,6 m/sec<sup>2</sup> pour les motocycles avec side-car et les tricycles;
- b) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue avant:
  - 3,9 m/sec<sup>2</sup> pour les motocycles sans side-car;

c) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue arrière:

3,1 m/sec<sup>2</sup> pour les motocycles sans side-car;

d) lors de l'emploi du frein de stationnement:

1,5 m/sec<sup>2</sup> pour les tricycles, la vitesse initiale étant de 15 km/heure.

Les véhicules qui répondent aux prescriptions de la directive 93/14/CEE précitée sont réputés satisfaire aux dispositions du présent article. »

#### Article 16

Le deuxième alinéa de l'article 38 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Néanmoins pour les cyclomoteurs le timbre à roulette peut être remplacé par un appareil avertisseur conforme à l'article 37. Les quadricycles légers doivent être équipés d'un tel appareil avertisseur.»

#### Article 17

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

«**Art. 39.-** Les véhicules utilisés pour le service urgent de la gendarmerie, de la police, de l'armée, des douanes, de la protection civile, du service d'incendie ainsi que les ambulances, les véhicules destinés au transport de sang et les véhicules du service d'aide médicale urgente peuvent être munis d'un avertisseur spécial.»

#### Article 18

1. Le treizième alinéa de l'article 41quater modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« Les véhicules automoteurs et leurs remorques, à l'exception des machines, doivent être munis à l'arrière de deux ou de trois feux-stop, de couleur rouge ou orange, destinés à indiquer un ralentissement ou un arrêt brusque. Les motocycles doivent être munis d'un ou de deux feux-stop répondant aux conditions du présent alinéa. »

2. Le dix-septième alinéa du même article 41quater est remplacé par le texte suivant :

« Les deux feux-stop extérieurs doivent être aménagés symétriquement de chaque côté du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être de 350 mm au moins. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit pas dépasser 1.500 mm ou 2.100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter les 1.500 mm.

Le centre de référence du troisième feu-stop doit être situé sur le plan vertical longitudinal médian du véhicule. La hauteur par rapport au sol du bord inférieur de la plage éclairante du troisième feu-stop doit dépasser celle du bord supérieur de la plage éclairante des deux autres feux-stop.

Les feux-stop doivent s'allumer simultanément lors de l'entrée en action du frein de service. Leur intensité lumineuse doit être supérieure à celle du ou des feux rouges arrière lorsqu'ils sont groupés avec ceux-ci ou leur sont incorporés. »

#### Article 19

Les quatrième, cinquième et sixième alinéas de l'article 41quinquies modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant:

« Les indicateurs de direction précités doivent être de couleur orange et placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du motocycle ou cyclomoteur. La distance entre les indicateurs gauche et droit, mesurée entre les bords les plus proches des plages éclairantes, doit être à l'avant d'au moins 24 cm, à l'arrière d'au moins 18 cm; pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 8 décembre 1998, ces distances minimales sont respectivement de 34 et 24 cm. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante d'un indicateur de direction doit être de 35 cm au moins et de 120 cm au plus; pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 8 décembre 1998, cette distance est de 40 cm au moins. Les indicateurs de direction doivent pouvoir être vus de l'avant et de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian longitudinal du motocycle ou du cyclomoteur à une distance de dix mètres du véhicule.

Les tricycles, les quadricycles et les quadricycles légers doivent être équipés d'indicateurs de direction conformément aux prescriptions de l'article 41bis.

Tout motocycle doit être muni à l'arrière d'un feu-stop de couleur rouge. Ce feu-stop peut être de couleur orange sur les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 8 décembre 1998. Il doit s'allumer lorsque le frein sur la roue arrière est actionné. Le side-car doit être muni d'un feu-stop; ce feu-stop est facultatif sur les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 8 décembre 1998.

Les tricycles, les quadricycles et les quadricycles légers doivent être équipés de deux feux-stop qui doivent satisfaire aux prescriptions de l'article 41bis.

Les véhicules qui répondent aux prescriptions de la directive 93/92/CEE du Conseil du 29 octobre 1993 relative à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules à moteur à deux ou trois roues, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite, sont réputés satisfaire aux dispositions des présents alinéas. »



## Article 20

Le paragraphe 1 de l'article 43bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

- «1. Sans préjudice des dispositions des articles 41quinquies et 43, les cyclomoteurs doivent être munis à l'avant d'un ou de deux feux blancs répondant aux conditions de visibilité des feux-croisement des motocycles, et à l'arrière d'un feu rouge visible de l'arrière ainsi que d'un catadioptré rouge de forme non-triangulaire, indépendant ou incorporé au feu rouge arrière et satisfaisant à la condition de visibilité de l'article 42.

Si le ou les feux avant donnent lieu à éblouissement, ils doivent être munis d'un dispositif permettant la suppression de l'éblouissement.

Les cyclomoteurs peuvent être munis en outre à l'arrière d'un feu brouillard rouge dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 800 mm du sol. L'usage du feu brouillard rouge doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé à l'avant du véhicule.

Les pédales non rétractables des cyclomoteurs à deux roues doivent être munies de catadioptrés de couleur orange, de forme non-triangulaire et visibles de l'arrière.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les quadricycles légers doivent être équipés à l'avant de deux feux blancs ou jaunes, et à l'arrière de deux feux rouges visibles de l'arrière, de deux catadioptrés rouges ainsi que d'un ou de deux feux blancs éclairant le numéro d'identité. Ce dispositif d'éclairage doit satisfaire à la condition de visibilité de l'article 42ter. Les catadioptrés doivent avoir une forme non-triangulaire, être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrière et satisfaire à la condition de visibilité de l'article 42.

Les véhicules qui répondent aux prescriptions de la directive 93/92/CEE précitée sont réputés satisfaire aux dispositions du présent paragraphe. »

## Article 21

Entre le cinquième et le sixième alinéa du paragraphe 1 de l'article 44 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est inséré un nouvel alinéa libellé comme suit:

«Les feux d'encombrement dont la configuration et l'installation répondent aux prescriptions de la directive 76/756/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite, sont réputés satisfaire aux prescriptions des trois alinéas qui précèdent. »

## Article 22

Le sixième alinéa de l'article 45bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«Toutefois, les véhicules de la gendarmerie, de la police et de l'administration des douanes et accises peuvent être équipés d'un panneau lumineux non éblouissant monté à l'arrière du véhicule et portant l'inscription «Gendarmerie», «Police» ou «Douane». Ce panneau peut en outre comporter sous forme littérale une injonction donnée aux conducteurs de véhicules et notamment celle de suivre le véhicule équipé dudit panneau. Le modèle de ce dispositif spécial doit être agréé par le ministre des Transports.

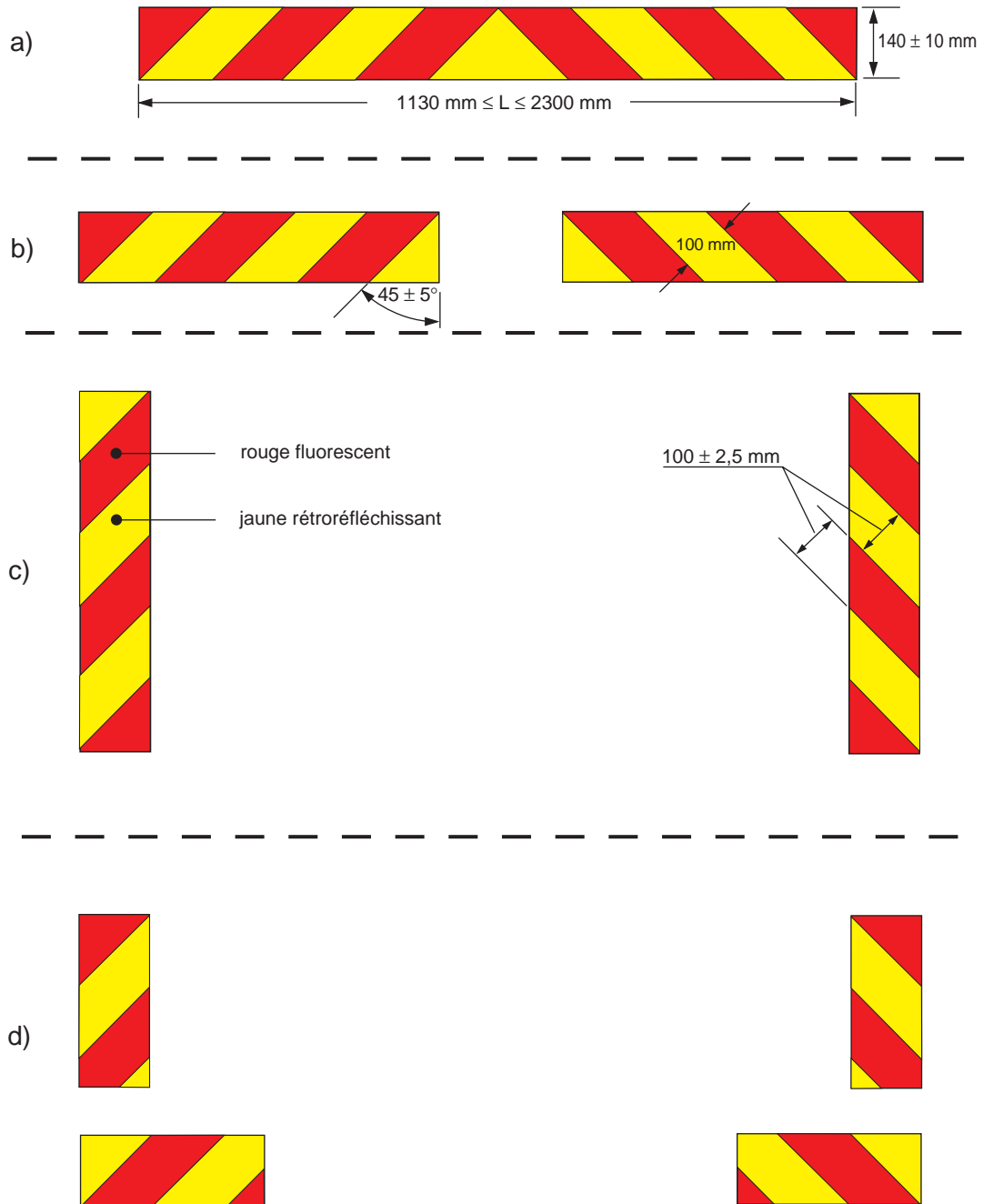
Les véhicules des services d'incendie et de secours ainsi que les véhicules affectés au secours sur route peuvent être munis d'un panneau lumineux non éblouissant portant un symbole ou une inscription caractérisant leur mission. »

## Article 23

1. L'article 49 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un nouveau paragraphe H) libellé comme suit:  
« H) Les camions, tracteurs de semi-remorques ainsi que les remorques et semi-remorques d'un poids total maximum autorisé supérieur à 3.500 kg doivent être munis à leur face arrière de plaques d'identification d'un type homologué en application du Règlement (ECE) n° 70, entré en vigueur le 15 mai 1987 et approuvé par le règlement grand-ducal du 11 août 1996 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaques d'identification arrière pour véhicules lourds et longs. La longueur totale additionnée d'un jeu de plaques d'identification arrière consistant en une, deux ou quatre plaques rectangulaires, doit être comprise entre 1.130 mm et 2.300 mm. La largeur d'une plaque doit être comprise entre 130 mm et 150 mm pour les camions et les tracteurs de semi-remorques et entre 195 mm et 230 mm pour les remorques et semi-remorques. Les plaques destinées à être montées sur des camions et tracteurs de semi-remorque doivent être du type «à chevrons» avec des bandes alternées obliques jaunes rétroréfléchissantes et rouges fluorescentes et doivent être installées sur le véhicule conformément à une des figures 1a), 1b), 1c) ou 1d) reproduites ci-après.

Figure 1

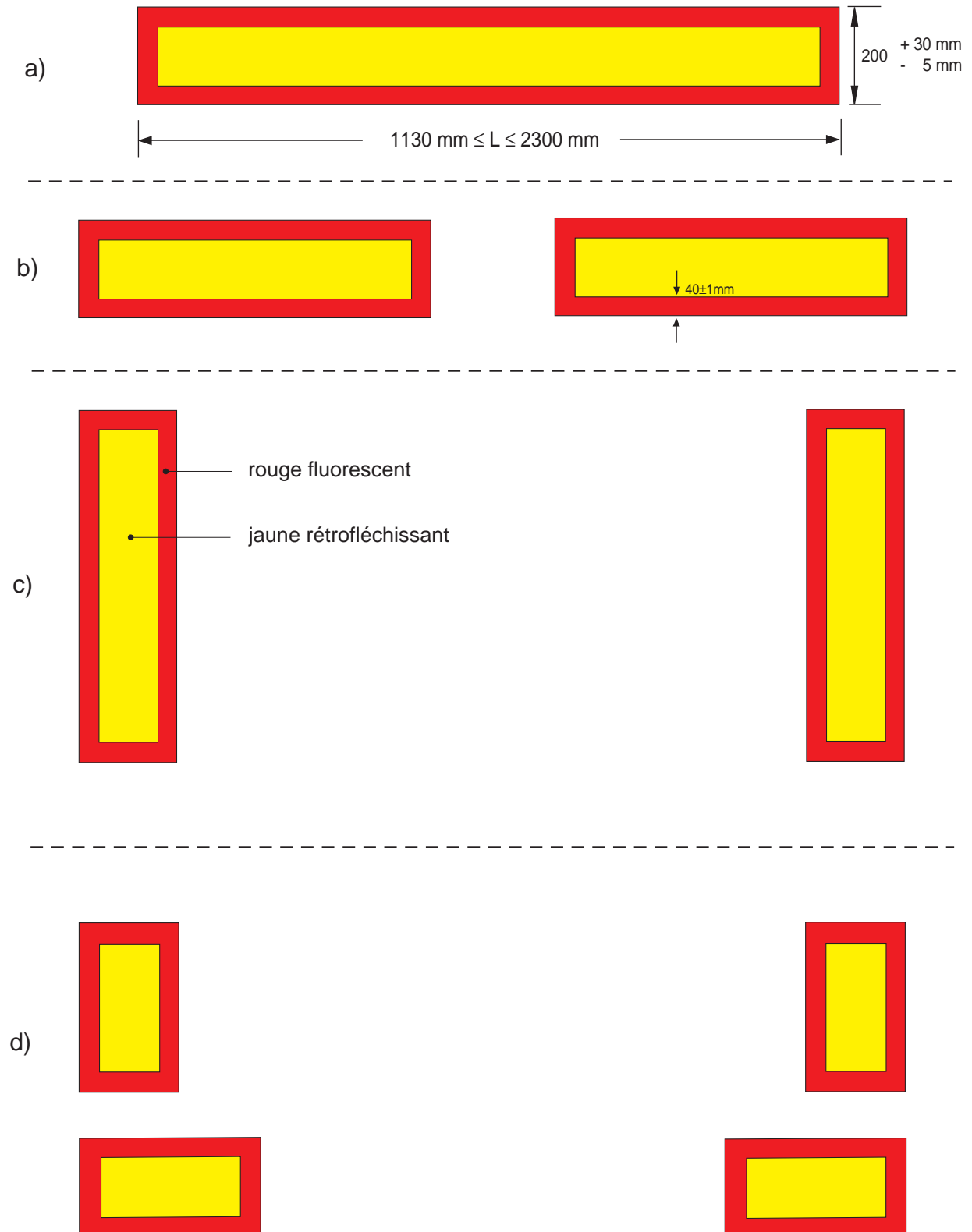
Plaques d'identification arrière pour camions et tracteurs de semi-remorque



Les plaques destinées à être montées sur des remorques ou semi-remorques doivent avoir un fond jaune rétrofléchissant et une bordure rouge fluorescente et doivent être installées sur le véhicule conformément à une des figures 2a), 2b) 2c) ou 2d) ci-après.

**Figure 2**

**Plaque d'identification arrière pour remorques et semi-remorques**



La présence des plaques d'identification arrière prévues par le présent paragraphe est facultative sur les véhicules qui ont été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg avant le 1<sup>er</sup> mars 1999. »

2. L'actuel paragraphe H) dudit article 49 est renuméroté I).

#### **Article 24**

L'article 49bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par deux nouveaux alinéas libellés comme suit:

« Les tracteurs agricoles et industriels dont la voie minimale fixe ou réglable d'un des essieux moteur est inférieure à 1.150 mm et/ou dont le poids maximum autorisé est inférieur à 800 kg, ne sont pas visés par les dispositions de l'alinéa qui précède.

Tout tracteur agricole ou industriel qui est couvert par une réception CEE délivrée sur base des prescriptions des directives 77/536/CEE du Conseil du 28 juin 1977, 79/622/CEE du Conseil du 25 juin 1979 et 86/298/CEE du Conseil du 26 mai 1986 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux dispositifs de protection en cas de renversement des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite, est réputé satisfaire aux prescriptions des deux alinéas précédents. »

#### **Article 25**

1. Au paragraphe 1 de l'article 49ter modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité le terme « motocoupés qui y sont assimilés » est remplacé par le terme « tricycles et quadricycles ».

2. Le paragraphe 2 du même article 49ter est remplacé par le texte suivant:

« 2. L'identification des motocycles, des tricycles et des quadricycles est faite au moyen d'un numéro de cadre.

Ce numéro de cadre doit répondre aux conditions du paragraphe 1, mais la hauteur minimale des lettres et chiffres qui le composent est de 4 mm.

Les véhicules qui répondent aux prescriptions de la directive 93/34/CEE du Conseil du 14 juin 1993 relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues, sont réputés satisfaire aux dispositions du présent paragraphe.

Les prescriptions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux véhicules mis en circulation avant le 26 novembre 1975. »

#### **Article 26**

1. Le chiffre 3) du premier alinéa de l'article 51 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 3) un nombre de personnes supérieur au nombre de places inscrit sur la carte d'immatriculation.

Les places assises ainsi que les places sur les couchettes et les brancards doivent avoir une largeur de 40 cm au moins pour chaque personne transportée; toutefois, la place assise du conducteur doit avoir une largeur d'au moins 60 cm, hormis sur les tracteurs industriels et agricoles et sur les machines où une place d'une largeur d'au moins 40 cm ou un siège en forme de selle suffit. Par ailleurs, des ancrages pour ceintures de sécurité prévus à l'article 24quater, paragraphe 7, doivent correspondre à chaque place assise autre que les strapontins, les banquettes auxiliaires rabattables à usage occasionnel et les places assises sur le plancher de la caisse, dans les véhicules automoteurs d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg, à l'exception des tracteurs industriels et agricoles ainsi que des machines automotrices. Les prescriptions du présent alinéa ne s'appliquent ni aux motocycles, ni aux véhicules aménagés pour le transport d'handicapés physiques dans des fauteuils roulants, ni aux places des véhicules spéciaux qui ne font pas partie de la rangée avant; les véhicules servant régulièrement au transport d'handicapés physiques doivent être munis d'un nombre suffisant d'ancrages et de ceintures de sécurité pour les personnes transportées, à moins d'être équipés de dispositifs de retenue reconnus équivalents. »

2. Le troisième alinéa du même article 51 est remplacé par le texte suivant:

« Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nombre total des places assises, des places debout et des places sur le plancher de la caisse des véhicules automoteurs destinés au transport de choses ne doit pas être supérieur à neuf. Cette limitation du nombre total des places des véhicules automoteurs destinés au transport de choses ne s'applique ni aux véhicules de la Force Publique, ni aux véhicules des services d'incendie et de secours. »

#### **Article 27**

L'article 52 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 52.-** Un motorcycle ne peut transporter plus de personnes qu'il ne possède de sièges appropriés. A chaque siège doivent correspondre deux repose-pieds, dont l'usage est obligatoire.

Le nombre de personnes à transporter est limité à deux pour un motorcycle. Le passager occupant la place derrière le conducteur du motorcycle doit être âgé de 12 ans au moins et sa taille doit lui permettre un usage adéquat des repose-pieds dont le motorcycle est équipé par construction. Lorsqu'un motorcycle est équipé d'un siège unique conçu pour le transport de deux personnes, la longueur de ce siège doit être supérieure à 50 cm.

Pour un motorcycle avec side-car le nombre des personnes à transporter est limité à quatre sans préjudice des dispositions des alinéas 1 et 2 qui précèdent. »

### Article 28

L'article 53 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 53.-** Il est interdit aux cyclistes de transporter des personnes autrement que sur des sièges prévus d'origine par le constructeur. A chaque place doivent correspondre soit deux pédales, soit deux repose-pieds, soit une partie du cadre offrant une largeur d'au moins 40 cm pour chaque personne transportée, et permettant à la personne transportée d'y appuyer ses pieds.

Un enfant de moins de 8 ans peut prendre place sur un cycle conduit par une personne de 18 ans accomplis, à condition qu'un siège y soit spécialement aménagé. A ce siège doivent correspondre deux repose-pieds dont l'usage est obligatoire.

Pour ce qui est du transport d'une seconde ou d'une troisième personne, les cyclomoteurs et les quadricycles légers sont assimilés aux cycles. Le nombre de places autorisées est inscrit pour les cyclomoteurs et les quadricycles légers sur la carte d'identité du véhicule. »

### Article 29

L'article 53bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 53bis.-** Les tricycles et les quadricycles ne peuvent transporter plus de personnes qu'ils ne possèdent de sièges.

Hormis les prescriptions des articles 51 et 51bis concernant la disposition et l'aménagement des sièges, les articles 52 et 53 sont applicables au transport de personnes à bord d'un tricycle ou d'un quadricycle. Pour le siège réservé au conducteur, il suffit toutefois d'une largeur de 40 cm, le plan médian vertical de ce siège devant passer par le centre du dispositif de direction.

Le nombre des places autorisées est inscrit sur la carte d'immatriculation du tricycle ou du quadricycle. »

### Article 30

Entre le premier et le deuxième alinéa du chiffre 11 de l'article 54 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité il est inséré un nouvel alinéa libellé comme suit:

«De même, les trappes d'évacuation aménagées dans la toiture du véhicule, qui tiennent lieu d'issue de secours et qui ne doivent être utilisées qu'en cas d'accident ou de danger imminent, doivent être signalées par l'inscription «Sortie de secours». »

### Article 31

La dernière phrase du premier alinéa de l'article 58 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«La vérification est faite conformément aux dispositions de l'annexe II de la directive 96/96/CE précitée; elle porte au moins sur les points énumérés dans cette annexe, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement obligatoire du véhicule au Luxembourg, et notamment sur l'aménagement des véhicules, leurs masses et dimensions, leurs émissions nocives et leur entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire. »

### Article 32

Le deuxième alinéa de l'article 60 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«Lorsqu'un véhicule n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, son déplacement à la station de contrôle technique en vue de sa mise ou remise en circulation doit se faire, soit sous le couvert d'une convocation émise par l'organisme chargé du contrôle technique, sur le trajet le plus court vers la station y indiquée, soit à défaut d'une convocation, sur le trajet le plus court entre le garage ou le lieu d'entrepôt du véhicule et la station de contrôle la plus proche.»

### Article 33

1. La lettre a) du chiffre 4° de l'article 70 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complétée par un deuxième alinéa libellé comme suit:

«Par dérogation aux dispositions qui précèdent, la vignette fiscale des autobus et autocars peut être fixée dans l'angle inférieur de la partie gauche intérieure du pare-brise du véhicule. »

2. Le chiffre 6° du premier alinéa du même article 70 est remplacé par le texte suivant:

« 6° Un certificat de contrôle technique valable, conformément aux prescriptions de l'article 60.

Lorsque le véhicule n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, le conducteur doit pouvoir présenter une convocation émise par l'organisme chargé du contrôle technique, à moins de se trouver sur le trajet le plus court entre le garage ou le lieu d'entrepôt du véhicule et la station de contrôle technique la plus proche en vue de rejoindre celle-ci. »

### Article 34

Les premier et deuxième alinéas de l'article 73 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant:

« Il est défendu aux enfants âgés de moins de dix ans de conduire un cycle, un animal de trait, de charge ou de selle, un attelage ou un troupeau sur la voie publique, et aux propriétaires de cycles, d'animaux de trait, de charge ou de selle, d'attelages ou de troupeaux, de faire ou laisser conduire ceux-ci par des enfants de moins de dix ans. »

### Article 35

1. La deuxième phrase du paragraphe 5 de l'article 74 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est modifiée comme suit:

« Peut également être refusée la reconnaissance de tout autre permis de conduire étranger dont le titulaire avait, au moment de la délivrance, sa résidence normale ou la qualité d'étudiant pendant six mois au Luxembourg. »

2. Le même article 74 est complété par un paragraphe 6 nouveau, libellé comme suit:

«6. La validité des permis de conduire établis au nom de titulaires qui n'ont plus leur résidence normale au Luxembourg au moment de l'échéance de cette validité ou de la perte ou du vol du permis, peut être prorogée ou renouvelée pour un nouveau délai unique de 6 mois en vue de l'échange du permis luxembourgeois contre un permis du pays de la nouvelle résidence normale du titulaire.»

### Article 36

1. Le paragraphe 1 de l'article 76 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

#### « **Paragraphe 1.** - la catégorie A et ses sous-catégories

1. La catégorie A autorise la conduite de motocycles avec ou sans side-car.

Elle n'est pas valable pour conduire des tricycles et des quadricycles.

2. La sous-catégorie A1 autorise la conduite de motocycles légers, avec ou sans side-car, pourvus d'un moteur d'une cylindrée maximale de 125 cm<sup>3</sup> et d'une puissance maximale de 11 kW.

Elle n'est pas valable pour conduire des tricycles et quadricycles.

3. La sous-catégorie A2 autorise la conduite de véhicules automoteurs d'infirme.

4. La sous-catégorie A3 autorise la conduite de cyclomoteurs et de quadricycles légers.

5. Aux véhicules correspondant à la catégorie A ou à l'une de ses sous-catégories peut être attachée une remorque ou un véhicule traîné d'une masse maximale autorisée, ou à défaut, d'une masse en charge inférieure à 150 kg. »

2. Entre le deuxième et le troisième alinéa du chiffre 2 du paragraphe 6 du même article 76, il est inséré un nouvel alinéa libellé comme suit:

«La sous-catégorie A3 est également valable pour conduire des véhicules correspondant à la sous-catégorie A2.»

### Article 37

Le premier alinéa du paragraphe 3. de l'article 79 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«3. Les candidats ne sont admis à l'apprentissage prévu pour les catégories C et D et pour les sous-catégories C1 et D1 du permis de conduire qu'à condition d'être titulaires du permis de conduire de la catégorie B.»

### Article 38

Le quatrième alinéa du paragraphe 1 de l'article 80 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«La durée minimale de l'apprentissage est fixée à huit semaines. Toutefois, pour les catégories ou sous-catégories n'exigeant que la partie théorique ou la partie pratique de l'apprentissage, cette durée minimale est ramenée à quatre semaines.

Dans des cas exceptionnels le ministre des Transports peut accorder des autorisations individuelles diminuant la durée de la période d'apprentissage et le nombre de leçons. »

### Article 39

1. Le paragraphe 3. de l'article 90 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«3. La décision du ministre des Transports prise sur base du paragraphe 1er 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 indiqué par l'Entreprise 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. L'article 91ter modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimé.

### Article 40

Le chiffre (2) du premier paragraphe de l'article 93 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par une troisième ligne libellée comme suit:

« Date de première mise en circulation par le propriétaire. »

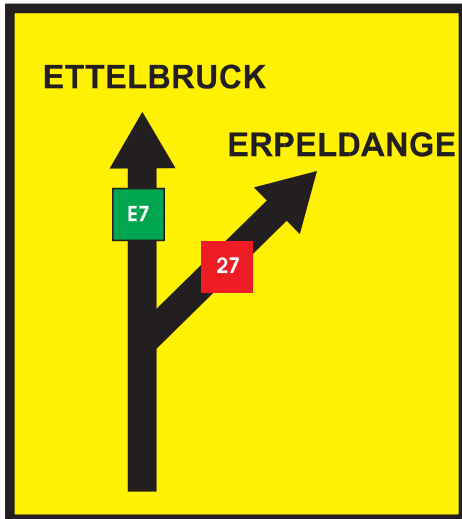
### Article 41

1. Le signal D,3 « Intersection à sens giratoire obligatoire » du chapitre IV. « Signaux d'obligation » de l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le signal suivant:

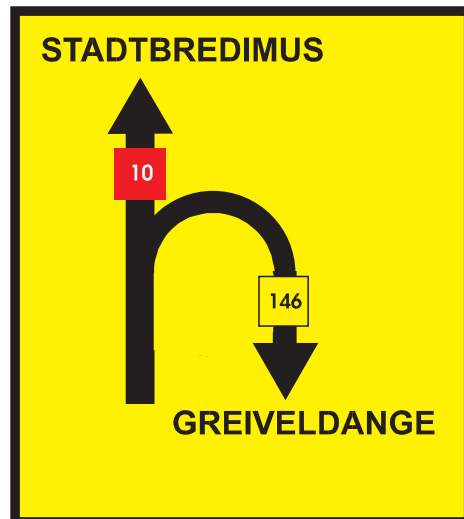


D, 3

2. Les signaux E,1a, E,1aa, E,5aa, E,21db, E,22a et E,22aa du chapitre V. « Signaux d'indication » du même article 107 sont remplacés par les signaux suivants:



E, 1a



E, 1aa



E, 5aa



E, 21db



E, 22a



E, 22aa



3. Le chapitre V. « Signaux d'indication » du même article 107 est complété par un chiffre 44 libellé comme suit:

**« 44. Vitesse conseillée**



F, 18

Le signal F,18 est employé pour indiquer la vitesse à laquelle il est conseillé de circuler, si les circonstances le permettent, sans préjudice des dispositions des articles 139 et 140.

Le nombre inscrit dans le signal indique la vitesse conseillée en km/h. »

4. La dernière phrase du premier alinéa des « Dispositions générales concernant les signaux d'indication » du chapitre V « Signaux d'indication » du même article 107 est supprimée.

**Article 42**

La première phrase du septième alinéa de l'article 108 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacée par le texte suivant:

«Dans tous les cas où les supports sur lesquels sont montés les signaux sont peints, la teinte doit être de couleur blanche. »

**Article 43**

L'article 110 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

**«Art. 110.- 1.** Les marques sur la chaussée reprises au présent paragraphe sont de couleur blanche.

Les marques longitudinales comprennent:

a) les lignes continues ou lignes de sécurité.

Elles sont destinées à interdire le dépassement, sans préjudice des dispositions de l'article 126, ou le passage d'une voie de circulation à l'autre, ou à délimiter les deux sens de circulation sur les chaussées ayant deux ou plus de deux voies dans chaque sens.

Aucun véhicule ne peut chevaucher ou franchir une ligne de sécurité, sans préjudice des dispositions de l'article 127.

b) les lignes discontinues ou lignes guides.

Elles sont destinées à guider et à faciliter la circulation dans les voies et à annoncer l'approche d'une ligne de sécurité; elles peuvent être franchies à condition que cela puisse se faire en toute sécurité.

Lorsqu'une ligne continue et une ligne discontinue sont juxtaposées, le conducteur ne doit tenir compte que de la ligne qui se trouve de son côté.

Aux fins du présent article, les lignes constituées par des clous ou des dispositifs réfléchissants sont considérées comme discontinues.

Les passages pour piétons sont formés par un marquage transversal dont les marques sont orientées parallèlement à l'axe de la chaussée. A moins que la circulation ne soit réglée par des signaux colorés lumineux, l'aplomb des passages pour piétons est obligatoirement indiqué par le signal E,11a; toutefois, si une chaussée comporte un passage pour piétons des deux côtés d'une intersection avec une autre chaussée, il suffit d'indiquer par le signal E, 11a l'aplomb du premier passage pour piétons pour chaque sens de la circulation. De plus, si la configuration des lieux l'exige, l'approche de ces passages est annoncée par le signal A,11a.

Les lignes ou marques transversales perpendiculaires ou à angle aigu à l'axe de la chaussée sont employées comme indication d'arrêt.

Les passages réservés aux conducteurs de cycles pour traverser la chaussée sont délimités par des lignes discontinues formées de marques carrées.

Les emplacements réservés aux véhicules à l'arrêt, en vue notamment d'effectuer l'approvisionnement des commerces avoisinants, sont indiqués par des marques transversales perpendiculaires à l'axe de la chaussée, complétées par des lignes diagonales entrecroisées; vers le milieu de la chaussée ces marques sont délimitées par l'inscription longitudinale « livraison ».

Les autres lignes ou marques sont employées pour délimiter les emplacements que doivent occuper les véhicules en stationnement, pour indiquer des sens giratoires et des obstacles sur la chaussée ou à proximité de celle-ci, pour répéter les indications données par des signaux routiers ou pour donner aux usagers des indications qui ne peuvent être données de façon appropriée par des signaux routiers ou des signaux colorés.

Lorsqu'une flèche est tracée sur la chaussée divisée en voies de circulation, les conducteurs doivent suivre à la prochaine intersection, bifurcation ou jonction la ou l'une des directions indiquées par la flèche marquée sur la voie dans laquelle ils circulent. Les flèches apposées sur une place de parcage indiquent la direction à suivre obligatoirement.

Ne sont pas considérées comme des lignes de sécurité, les lignes continues qui délimitent, pour les rendre mieux visibles, les bords de la chaussée ou qui, reliées à des lignes transversales, délimitent sur la chaussée des emplacements de stationnement.

Le marquage d'une zone de la chaussée par des raies obliques parallèles encadrées par une ligne continue signifie que les conducteurs de véhicules ne doivent pas entrer dans cette zone.

**2.** Si un chantier sur la voie publique exige une modification des marques sur la chaussée, les marques requises par la présence du chantier sont de couleur jaune; elles priment celles de couleur blanche.

Les lignes en zigzag de couleur blanche sur le côté de la chaussée ou les lignes continues de couleur jaune sur les pierres de bordure d'un trottoir ou d'une chaussée signifient qu'il est interdit de stationner du côté en cause de la chaussée sur la longueur de ces lignes. »

#### Article 44

Le paragraphe 6 de l'article 111 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 6. Aux passages à niveau les signaux et feux prévus aux articles 107 et 110 sont posés et conservés par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sous réserve d'approbation par le ministre des Transports, à l'exception des signaux prévus à l'article 107 sous A,26 (passage à niveau avec barrières), A,27a (passage à niveau sans barrières), A,29a, A,29b, A,29c (signaux additionnels aux passages à niveau), B,2a (arrêt), C,13aa et C,13ba (interdiction de dépassement) qui sont posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées sur la voirie de l'Etat et par les autorités communales territorialement compétentes sur la voirie communale. »

#### Article 45

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

«**Art. 115.-** Les usagers doivent s'arrêter à toute réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation, ou des agents de l'administration des douanes et accises contrôlant les dispositions légales relatives soit à la vignette prévue par la législation portant approbation et application de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, soit à la surcharge des véhicules, soit aux documents de bord et d'équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques, lorsque ces agents portent les insignes de leur fonction. Ces insignes doivent pouvoir être visibles, sans confusion possible, de nuit comme de jour.

Les usagers doivent obtempérer aux injonctions, ci-après énumérées, des agents chargés du contrôle de la circulation.

1. Le bras levé verticalement signifie:  
«Arrêt pour tous les usagers, sauf pour ceux qui se trouvent à l'intérieur d'une intersection, lesquels doivent évacuer celle-ci».
2. Le ou les bras tendus horizontalement signifient:  
«Arrêt pour tous les usagers qui viennent d'une direction coupant celle indiquée par le ou les bras tendus».
3. Le bras gauche tendu horizontalement, le bras droit étant plié en équerre signifie:  
«Mise en marche de la circulation dans le sens ouvert».
4. Le balancement horizontal du bras signifie:  
«Accélérez l'allure».
5. Le mouvement de haut en bas de la main signifie:  
«Ralentissez».
6. Les coups de sifflet répétés signalent l'infraction à une prescription réglementaire et signifient:  
«Arrêt obligatoire».

7. Le balancement transversal d'un feu rouge ou le signal donné à l'aide d'un disque portant l'inscription: «Halte Gendarmerie», «Halte Police», et éclairé la nuit d'un feu rouge signifie:

«Arrêt obligatoire pour les usagers vers lesquels le feu ou la face du disque est dirigé».

Les usagers de la route doivent obtempérer aux injonctions sous 1., 6. et 7. ci-avant des agents de l'administration des douanes et accises opérant dans le cadre de leurs compétences mentionnées au premier alinéa, le disque employé portant l'inscription «Halte Douane».

Sont à considérer en outre comme injonctions, les ordres verbaux donnés par les agents énumérés au premier alinéa, ainsi que l'affichage sur les véhicules utilisés dans le cadre des missions de l'alinéa premier qui invite l'automobiliste à suivre lesdits véhicules.

Les injonctions prévalent sur les règles de circulation et sur les indications des signaux colorés lumineux et des signaux routiers. »

#### **Article 46**

Le quatrième alinéa sous b) du paragraphe 1° de l'article 118 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«Les conducteurs des véhicules utilisés pour le service urgent et énumérés à l'article 39, qui signalent leur approche au moyen de l'avertisseur spécial prévu audit article 39, ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44, peuvent emprunter le milieu ou le côté gauche de la chaussée lorsque le service urgent l'exige, à condition de tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation. »

#### **Article 47**

Le paragraphe D de l'article 136 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«D. Dans les hypothèses prévues aux paragraphes A, B et C et hormis celle prévue au paragraphe A sous 1°, la priorité appartient néanmoins aux véhicules en service urgent, énumérés à l'article 39, à condition que leur approche soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44. »

#### **Article 48**

Le quatrième alinéa de l'article 137 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«Tout conducteur doit se ranger, et au besoin s'arrêter, dès que l'approche d'un véhicule en service urgent et énuméré à l'article 39, est signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44. »

#### **Article 49**

Le troisième alinéa de l'article 138 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Les interdictions visées ci-dessus ne s'appliquent pas aux véhicules dont l'approche est signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 et des feux bleus clignotant prévus à l'article 44. »

#### **Article 50**

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

« a) Il est interdit de conduire un cyclomoteur à une vitesse supérieure à 45 km/heure. »

2. La lettre a) du quatrième alinéa du même article 139 est remplacée par le texte suivant:

« a) aux véhicules en service urgent, énumérés à l'article 39, à condition que leur approche soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44; »

#### **Article 51**

Le deuxième alinéa de l'article 149bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«Sans préjudice des dispositions de l'alinéa qui précède, les prescriptions concernant l'éclairage des motocycles et des cyclomoteurs sont applicables aux tricycles et quadricycles ainsi qu'aux quadricycles légers pour autant que l'emploi des dispositifs d'éclairage prescrits par les articles 41quinquies, 43 et 43bis soit conforme aux règles d'utilisation des articles 148 et 149. »

### Article 52

Les paragraphes 2), 3) et 4) de l'article 160bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant:

- «2) Les passagers qui, dans les voitures automobiles à personnes et dans les véhicules utilitaires, à l'exception des véhicules spéciaux, occupent des places assises qui ne font pas partie de la rangée avant et qui sont tournées vers l'avant du véhicule doivent porter les ceintures prévues à l'article 24quater, paragraphe 7, pour autant que lesdits véhicules soient immatriculés au Luxembourg.

Ces prescriptions ne sont pas applicables lorsque le véhicule a été mis en circulation avant le 1er octobre 1984 et qu'il n'est pas équipé de ceintures.

- 3) Il est interdit aux conducteurs de voitures automobiles à personnes et de véhicules utilitaires de transporter des enfants âgés de moins de 3 ans autrement que placés dans un dispositif de retenue spécial, portant une marque d'homologation délivrée sur base du Règlement (ECE) N°44 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur, accepté par le règlement grand-ducal modifié du 30 janvier 1983 pour autant que le véhicule conduit soit équipé des ancrages pour ceintures de sécurité prévus à l'article 24quater, paragraphe 7.

Il est également interdit à ces mêmes conducteurs de faire ou de laisser prendre place des enfants âgés de 3 à 11 ans à l'avant de ces véhicules lorsque des places sont disponibles à l'arrière; cette interdiction ne s'applique pas

- lorsque seules les places assises de la rangée avant sont équipées de ceintures de sécurité,
- lorsque la taille de l'enfant atteint au moins 150 cm, ou
- lorsque l'enfant est placé dans un dispositif de retenue spécial répondant aux exigences du premier alinéa du présent paragraphe.

Aux places autres que celles de la rangée avant, les enfants de 3 à 11 ans dont la taille n'atteint pas 150 cm, doivent être placés dans un dispositif de retenue spécial répondant aux exigences du premier alinéa du présent paragraphe. A défaut d'un tel dispositif, ceux-ci doivent porter la ceinture de sécurité dans les conditions du paragraphe 4).

L'emploi d'un dispositif de retenue aménagé en sorte que l'enfant qui y prend place, est tourné vers l'arrière, est interdit sur les places auxquelles correspond un système de protection du type air-bag frontal.

Les prescriptions du présent paragraphe 3) s'appliquent également aux places assises des camionnettes.

- 4) Les passagers des voitures automobiles à personnes, des véhicules utilitaires et des camionnettes doivent utiliser en priorité les places équipées d'une ceinture de sécurité.

Le port adéquat de la ceinture de sécurité serrant le corps est obligatoire dès que le véhicule se trouve en mouvement.

A défaut d'un dispositif de retenue spécial, les enfants de 3 à 11 ans dont la taille n'atteint pas 150 cm, doivent porter la ceinture de sécurité. Lorsqu'il s'agit d'une ceinture à trois points, la seule utilisation de l'élément sous-abdominal de la ceinture est autorisée. Le port de la ceinture est prescrit dans les mêmes conditions pour les personnes adultes dont la taille est inférieure à 150 cm.

Le dispositif de retenue dont question ci-avant doit être installé conformément aux indications du constructeur, et il doit être adapté de manière adéquate à l'enfant, notamment en lui serrant le corps dès que le véhicule se trouve en mouvement. »

### Article 53

Le deuxième alinéa de l'article 167 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par une deuxième phrase libellée comme suit:

«Cette interdiction ne s'applique pas non plus aux véhicules dans lesquels le conducteur se repose afin de recouvrer sa capacité de conduire, à condition que le temps de l'immobilisation des véhicules ne se prolonge pas au-delà d'une durée de 12 heures et que ces véhicules soient parqués sur une place de parcage spécialement aménagée et signalée à ces fins.»

### Article 54

L'article 176 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par deux nouveaux paragraphes 9 et 10, libellés comme suit:

«9. Les demi-places inscrites sur les cartes d'immatriculation délivrées avant le 1er mars 1999 sont supprimées. L'organisme de contrôle technique est chargé lors du premier passage au contrôle technique des véhicules concernés d'échanger, sans frais pour le propriétaire ou le détenteur du véhicule, les cartes d'immatriculation mentionnant des demi-places contre de nouvelles cartes qui en font abstraction.

10. Les cycles à moteur auxiliaire et les motocoupés mis en circulation pour la première fois au Luxembourg avant le 1er mars 1999 peuvent être maintenus en circulation.

Pour l'application des dispositions du présent arrêté grand-ducal,

- les cycles à moteur auxiliaire et les motocoupés à trois roues assimilés aux cycles à moteur auxiliaire sont considérés comme cyclomoteurs sans préjudice des dispositions des articles 2 et 24;
- les motocoupés à quatre roues assimilés aux cycles à moteur auxiliaire sont considérés comme quadricycles légers, sans préjudice des dispositions des articles 2 et 24;
- les motocoupés à trois roues assimilés aux motocycles sont considérés comme tricycles;
- les motocoupés à quatre roues assimilés aux motocycles sont considérés comme quadricycles.

A partir du 1er mars 1999 aucun véhicule ne pourra plus être immatriculé comme cycle à moteur auxiliaire ou motocoupé. »

#### **Article 55**

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 1er mars 1999.

*La Ministre des Transports,*

**Mady Delvaux-Stehres**

*Le Ministre de la Justice,*

**Luc Frieden**

*Le Ministre de la Force Publique,*

**Alex Bodry**

*Le Ministre de l'Intérieur,*

**Michel Wolter**

Dir. 92/61, 96/53 et 96/96.

Palais de Luxembourg, le 10 février 1999.

Pour le Grand-Duc:

Son Lieutenant-Représentant

**Henri**

Grand-Duc héritier

**Großherzogliches Reglement vom 10. Februar 1999, welches den großherzoglichen Beschluß vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Straßen abändert.**

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;

Gesehen die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge;

Gesehen die Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr;

Gesehen die Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und der Kraftfahrzeuganhänger;

Gesehen das Gutachten der Handelskammer vom 09. November 1998, dasjenige der Privatbeamtenkammer vom 12. Oktober 1998, dasjenige der Berufskammer vom 1. September 1998 und dasjenige der Arbeiterkammer vom 26. Oktober 1998;

Gesehen den Artikel 2 (1) des Gesetzes vom 12. Juli 1996 über die Reform des Staatsrates und in Anbetracht der Dringlichkeit;

Auf den Bericht Unserer Verkehrsministerin, Unseres Justizministers, Unseres Ministers der Öffentlichen Macht und Unseres Innenministers und nach Beratung des Regierungsrates;

Beschließen:

**Artikel 1**

1. Die Rubriken 17°, 17°bis und 17°ter des abgeänderten Artikels 2 des großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Straßen werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"17° a) *Motorrad*: zweirädriges Kraftfahrzeug, mit oder ohne Beiwagen, das versehen ist:

entweder mit einem Motor mit innerer Verbrennung, dessen Hubraum 50 cm<sup>3</sup> übersteigt;

oder mit einem Motor mit innerer Verbrennung, dessen Hubraum 50 cm<sup>3</sup> nicht übersteigt und der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km pro Stunde zuläßt,

oder mit einem Elektromotor der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km pro Stunde zuläßt.

b) *Leichtmotorrad*: Motorrad das mit einem Motor mit innerer Verbrennung von einem maximalen Hubraum von 125 cm<sup>3</sup> und von einer maximalen Motorkraft von 11 kW ausgestattet ist.

Unbeschadet der Anordnungen des ersten Paragraphen des abgeänderten Artikels 76 wird das Leichtmotorrad als Motorrad angesehen.

c) *Motorfahrrad*: zwei- oder dreirädriges Kraftfahrzeug, das versehen ist:

entweder mit einem Motor mit innerer Verbrennung dessen Hubraum 50 cm<sup>3</sup> nicht übersteigt und der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km pro Stunde nicht zuläßt,

oder mit einem Elektromotor der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km pro Stunde nicht zuläßt.

d) *vierrädriges Leichtkraftfahrzeug*: vierrädriges Kraftfahrzeug mit einem Leergewicht von weniger als 350 kg, das Gewicht der Batterien nicht mit einbegriffen im Falle eines Elektromotors, und welches versehen ist :

entweder mit einem Motor mit Fremdzündung, dessen Hubraum 50 cm<sup>3</sup> nicht übersteigt und der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km pro Stunde nicht zuläßt,

oder mit einer anderen Motorenart deren maximale Motorkraft 4 kW nicht übersteigt und die, nach ihrer Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km pro Stunde nicht zuläßt.

e) *Dreirädriges Kraftfahrzeug*: Kraftfahrzeug mit 3 symmetrischen Rädern, das versehen ist:

entweder mit einem Motor mit innerer Verbrennung, dessen Hubraum 50 cm<sup>3</sup> übersteigt,

oder mit einem Motor mit innerer Verbrennung, dessen Hubraum 50 cm<sup>3</sup> nicht übersteigt und der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km pro Stunde zuläßt,

oder mit einem Elektromotor der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km pro Stunde zuläßt.

f) *Vierrädriges Kraftfahrzeug*: vierrädriges Kraftfahrzeug mit einem Leergewicht von weniger oder gleich 400 kg, das Gewicht der Batterien nicht mit einbegriffen im Falle eines Elektromotors, dessen Nettomotorkraft

weniger oder gleich 15 kW ist; das maximale Leergewicht wird für Fahrzeuge, welche zum Gütertransport dienen, auf 550 kg angehoben.

Für die Anwendung der Bestimmungen des vorliegenden großherzoglichen Beschlusses, werden

- die unter d) angeführten Fahrzeuge als Motorfahräder angesehen, unbeschadet der Anordnungen der Artikel 3, 10, 38, 41quinquies, 43bis und 76;
  - die unter e) und f) angeführten Fahrzeuge als Motorräder angesehen, unbeschadet der Artikel 3, 10, 32bis, 41quinquies, 43, 46bis, 47ter, 48, 53bis, 64 und 76."
2. Der Buchstabe d) der Rubrik 42° desselben Artikels 2 wird durch den folgenden Wortlaut ersetzt:
- "d) Achse, welche mit einer Luftfederung versehen ist: Achse die mit einer Aufhängungsanlage ausgestattet ist, deren Federungseffekt zu mindestens 75% durch eine Luftvorrichtung gewährleistet ist oder Achse die mit einer Federung ausgestattet ist, welche nach Gemeinschaftsrecht als gleichwertig anerkannt ist. "
3. Eine Rubrik 50° wird dem genannten Artikel 2 hinzugefügt mit folgendem Wortlaut:
- "50° Klimatisiertes Fahrzeug: Kühlfahrzeug oder Fahrzeug, dessen feste oder abnehmbare Aufbauten besonders für die Beförderung von Gütern in temperaturgeführtem Zustand ausgerüstet sind und dessen Seitenwände einschließlich der Wärmedämmung mindestens 45 mm dick sind. "

### Artikel 2

Die Rubrik "Übergangsbestimmungen" des abgeänderten Artikels 2 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch eine Ziffer 5) mit folgendem Wortlaut vervollständigt:

- "5) 1. a) Das Fahrrad mit Hilfsmotor ist ein Fahrrad dessen Eigengewicht 400 kg nicht übersteigt und das versehen ist,
- entweder mit einem Hilfsmotor, dessen Hubraum 50 cm<sup>3</sup> nicht übersteigt und der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 50 km pro Stunde nicht zuläßt,
- oder mit einem Elektromotor, der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 50 km pro Stunde nicht zuläßt.
- b) Das Motocoupé ist ein Fahrzeug mit drei oder vier Rädern, das mit einem Verbrennungs- oder Elektromotor versehen ist, dessen Eigengewicht nicht mehr als 400 kg beträgt, und das höchstens zwei ganze Sitzplätze aufweist.
- Das Motocoupé wird als Motorrad angesehen, wenn es versehen ist:
- entweder mit einem Motor, dessen Hubraum 50 cm<sup>3</sup> übersteigt,
- oder mit einem Motor, dessen Hubraum 50 cm<sup>3</sup> nicht übersteigt, der aber, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 50 km pro Stunde zuläßt,
- oder mit einem Elektromotor der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 50 km pro Stunde zuläßt.
- Es wird als Fahrrad mit Hilfsmotor angesehen, wenn es versehen ist:
- entweder mit einem Motor, dessen Hubraum 50 cm<sup>3</sup> nicht übersteigt und der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 50 km pro Stunde nicht zuläßt,
- oder mit einem Elektromotor der, nach seiner Bauart, eine Geschwindigkeit von mehr als 50 km pro Stunde nicht zuläßt."

### Artikel 3

1. Der unter der Rubrik 47° des abgeänderten Artikels 2, im ersten und zweiten Absatz des abgeänderten Artikels 10, im achten Absatz des abgeänderten Artikels 12, im abgeänderten Artikel 15, im abgeänderten Artikel 20, im Paragraphen 1. des abgeänderten Artikels 25, im abgeänderten Artikel 25bis, im abgeänderten Artikel 31, im ersten und zweiten Absatz des abgeänderten Artikels 41quinquies, im vierten Absatz des abgeänderten Artikels 45, im dritten, vierten und siebten Absatz des abgeänderten Artikels 70, unter der Ziffer 2) unter A) des abgeänderten Artikels 73, in den Paragraphen 1. und 2. des abgeänderten Artikels 74, im ersten Absatz des abgeänderten Artikels 82, im letzten Absatz des abgeänderten Artikels 89, im Paragraphen 2. des abgeänderten Artikels 90, im letzten Absatz des abgeänderten Artikels 91bis, im ersten, zweiten und fünften Absatz des abgeänderten Artikels 94, im abgeänderten Artikel 149bis und im abgeänderten Artikel 160 des vorbenannten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 angeführte Ausdruck "Fahrrad mit Hilfsmotor", wird durch den Ausdruck "Motorfahrrad" ersetzt.

2. Der im ersten Absatz des abgeänderten Artikels 10 und im zweiten Absatz der Ziffer 15° des abgeänderten Artikels 160 des vorbenannten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 angeführte Ausdruck "Motocoupé(s)", wird durch den Ausdruck "vierrädrige(s) Leichtkraftfahrzeug(e), dreirädrige(s) Kraftfahrzeug(e), vierrädrige(s) Kraftfahrzeug(e)" ersetzt.

3. Der im letzten Absatz des abgeänderten Artikels 43, im 3. Paragraphen des abgeänderten Artikels 48, unter der Ziffer 1) des ersten Absatzes des abgeänderten Artikels 64 und im dritten Absatz der Ziffer 1) des Paragraphen 2 des abgeänderten Artikels 76 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 angeführte Ausdruck "Motocoups, die den Motorrädern gleichgestellt sind", wird durch den Ausdruck "dreirädrige Kraftfahrzeuge" und "vierrädrige Kraftfahrzeuge" ersetzt.

4. Der im sechsten Absatz des abgeänderten Artikels 32bis, im letzten Absatz des abgeänderten Artikels 46bis und im ersten Absatz des Artikels 47ter des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 angeführte Ausdruck "dreirädrige Kraftfahrzeuge, die der Klasse der Motorräder gleichgestellt sind", wird durch den Ausdruck "dreirädrige Kraftfahrzeuge" ersetzt.

5. Der im fünften Absatz des 1. Paragraphen des abgeänderten Artikels 43bis angeführte Ausdruck "Motocoups, die den Fahrrädern mit Hilfsmotor gleichgestellt sind", wird durch den Ausdruck "vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge" ersetzt.

#### Artikel 4

Der abgeänderte Artikel 3 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

**"Art. 3.-** Die äußerste zwischen den äußersten Kanten gemessene Höchstbreite eines Fahrzeuges, Ladung einbezogen, ohne Berücksichtigung der Außenspiegel sowie deren Befestigung, wird wie folgt festgesetzt:

- 1 m für die Motorräder und die Motorfahrräder mit Ausnahme der Motorräder mit Beiwagen und der dreirädrigen Kraftfahrzeuge, der vierrädrigen Kraftfahrzeuge und der vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge;
- 2,55 m für die Lastkraftwagen, die Omnibusse und Touristenbusse sowie für die Spezialfahrzeuge, Sattelschlepper, Anhänger und Sattelanhänger, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt;
- 2,6 m für die Kühlfahrzeuge;
- 2,5 m für die anderen Fahrzeuge.

Die Bestimmungen des vorliegenden Artikels beziehen sich weder auf Arbeitsmaschinen, noch auf Fahrzeuge, die einem besonderen öffentlichen Zweck dienen, noch auf Spezialfahrzeuge der Armee."

#### Artikel 5

Ein neuer Artikel 3bis wird in den vorerwähnten großherzoglichen Beschluß vom 23. November 1955 eingegliedert mit folgendem Wortlaut:

**"Art. 3bis.-** In Abweichung der Bestimmungen des Artikels 3, sind Fahrzeuge, welche zum Gütertransport dienen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 10.000 kg übersteigt und die zum ersten Mal in Luxemburg vor dem 1. März 1999 zugelassen wurden, weiterhin bis zum 31. Dezember 2006 für den Straßenverkehr zugelassen, auch wenn ihre Höchstbreite 2,55 m übersteigt ohne jedoch größer zu sein als 2,6 m."

#### Artikel 6

1. Der Punkt d) des ersten Absatzes des abgeänderten Artikels 4 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"d) Lastzug 18,75 m"

2. Der dritte Absatz desselben abgeänderten Artikels 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die Entfernung zwischen dem Aufliegerzapfen und dem hinteren Teil eines Sattelanhängers darf 12 m nicht überschreiten; die horizontal gemessene Entfernung zwischen Aufliegerzapfen und irgendeinem Punkt des vorderen Teils des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen."

3. Der zweite Gedankenstrich des vierten Abschnittes desselben Artikels 4 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"- beträgt 16,40 m zwischen den äußeren, am weitesten nach vorn liegenden Punkten der Ladefläche hinter der Kabine und den äußeren, am weitesten nach hinten liegenden Punkten des Anhängers des Aggregates."

4. Ein neuer fünfter Abschnitt wird am Ende des genannten Artikels 4 hinzugefügt mit folgendem Wortlaut:

"Für einen Lastzug mit höchstzulässigem Gesamtgewicht von über 3.500 kg, darf die Entfernung zwischen der Hinterachse des Kraftfahrzeugs und der Vorderachse des Anhängers nicht weniger als 3 m betragen."

#### Artikel 7

Der außer Kraft gesetzte Artikel 4bis wird wieder mit folgendem Wortlaut in den vorerwähnten großherzoglichen Beschluß vom 23. November 1955 eingegliedert:

**"Art. 4bis.-** In Abweichung der Bestimmungen des Artikels 4,

- Gelenkfahrzeuge, deren Sattelanhänger zum ersten Mal vor dem 1. Januar 1991 zugelassen wurde und die den



Bestimmungen des dritten Absatzes des Artikels 4 nicht entsprechen, sind weiterhin für den Straßenverkehr zugelassen, unter der Bedingung, daß die Gesamtlänge 15,50 m nicht überschreitet;

- die Lastzüge, die zum ersten Mal vor dem 1. März 1999 zugelassen wurden und deren Länge 18,35 m nicht überschreitet, dürfen nur einen Abstand von 16 m zwischen den äußeren, am weitesten nach vorn liegenden Punkten der Ladefläche hinter der Kabine und den äußeren am weitesten nach hinten liegenden Punkten des Anhängers des Aggregates aufweisen."

#### **Artikel 8**

Der zehnte Absatz des abgeänderten Artikels 12 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die Omnibusse, Touristenbusse, Lastwagen, Zugfahrzeuge von Sattelanhängern, Anhänger und Sattelanhänger müssen mit den zwei folgenden Tafeln versehen sein, wenn ihr höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt:

- a) der Tafel des Herstellers, welche dem Modell entspricht, das im Anhang der Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern vorgesehen ist, sowie sie in der Folge abgeändert wurde, welche dieser Richtlinie entsprechend erstellt und angebracht wird und folgende Angaben enthält:
  - der Name des Herstellers,
  - die EWG Betriebserlaubnisnummer,
  - die Fahrgestellnummer des Fahrzeugs,
  - das höchstzulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs,
  - das höchstzulässige Gesamtgewicht für jede Achse, indem die Angaben von vorne nach hinten angezeigt werden,
  - das höchstzulässige Gesamtgewicht für das Aggregat von gekoppelten Fahrzeugen, wenn es sich um ein Zugfahrzeug handelt, oder das höchstzulässige Gesamtgewicht, das auf die Sattelpkupplung wirkt, wenn es sich um einen Sattelanhänger handelt,
- b) der Tafel mit den Abmessungen, welche den Forderungen des Anhangs III der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr entspricht, erstellt und angebracht der vorerwähnten Richtlinie 76/114/EWG entsprechend, mit folgenden Angaben :
  - der Name des Herstellers,
  - die Fahrgestellnummer des Fahrzeugs,
  - die Länge und die Breite des Fahrzeugs,
  - die Angaben für die Messung der Länge des Aggregates von gekoppelten Fahrzeugen, den Angaben unter I.5. des Anhangs III der vorerwähnten Richtlinie 96/53/EG entsprechend.

Die zwei im vorhergehenden Abschnitt angeführten Tafeln können ersetzt werden

- entweder durch eine einzelne Tafel, welche der vorerwähnten Richtlinie 76/114/EWG entsprechend erstellt und angebracht wurde und welche die Angaben dieser beiden Tafeln enthält,
- oder durch ein einzelnes Dokument mit dem Vermerk dieser zwei Tafeln, welches von der Dienststelle, die mit der technischen Kontrolle beauftragt ist, ausgehändigt wird gemäß einem vom Verkehrsminister genehmigten Modell oder welches, im Falle eines ausländischen Fahrzeugs, von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes ausgehändigt wird."

#### **Artikel 9**

Der vierte Absatz des abgeänderten Artikels 24 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird wie folgt umgeändert:

"Es ist verboten, ein Motorfahrrad in den Verkehr zu setzen oder in den Verkehr setzen zu lassen oder es im Verkehr zu belassen, wenn ein Antriebsteil so ersetzt oder abgeändert wurde, daß die Geschwindigkeit nach Bauart des Motors 45 km pro Stunde übersteigt. Es ist zugleich verboten, ein Fahrrad mit Hilfsmotor wieder für den Verkehr zuzulassen oder es im Verkehr zu belassen, wenn ein Antriebsteil so ersetzt oder abgeändert wurde, daß die Geschwindigkeit nach der Bauart des Motors 50 km pro Stunde übersteigt.

Eine neue Einstufung eines früher als Motorfahrrad oder Fahrrad mit Hilfsmotor in den Verkehr gesetzten Fahrzeugs, kann nur auf Vorlage einer Bescheinigung des Erbauers erteilt werden, aus welcher hervorgeht, daß vom technischen Standpunkt nichts der Zuerteilung dieser Einstufung widerspricht."

#### **Artikel 10**

Der Artikel 24ter des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen dritten Abschnitt mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Jedes Fahrzeug, das den Bestimmungen der Richtlinie 70/221/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, sowie sie in der Folge abgeändert wurden, entspricht, wird als den in den zwei vorherigen Abschnitten vorgesehenen Vorschriften entsprechend angesehen."

#### Artikel 11

Die Buchstaben b) und c) des Paragraphen 7. des abgeänderten Artikels 24quater des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden dementsprechend abgeändert, daß der Ausdruck "ganze Sitzplätze" durch den Ausdruck "Sitzplätze" ersetzt wird.

#### Artikel 12

Die Paragraphen 2 bis 5 des abgeänderten Artikels 25 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- "2. Das vom Motor eines neuen Fahrzeugs verursachte Geräusch, das nach der Methode der "Organisation Internationale de Normalisation (ISO)" gemessen wird, darf folgende Normen nicht übersteigen:
- a) 75dB(A) für ein Motorfahrrad und für ein Motorrad dessen Motor einen Hubraum hat der 80 cm<sup>3</sup> nicht übersteigt;
  - aa) 78dB(A) für ein Fahrrad mit Hilfsmotor;
  - b) 77dB(A) für ein Motorrad, dessen Motor einen Hubraum zwischen 80 cm<sup>3</sup> und 175 cm<sup>3</sup> hat;
  - c) 82dB(A) für einen Personenwagen und für ein Nutzfahrzeug;
  - d) 80dB(A) für ein Motorrad, dessen Motor einen Hubraum von gleich oder über 175 cm<sup>3</sup> hat;
  - e) 84dB(A) für einen Omnibus oder Touristenbus, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt und für ein Kraftfahrzeug, das zum Gütertransport bestimmt ist und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt;
  - f) 89dB(A) für einen Omnibus oder Touristenbus, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt und für ein Kraftfahrzeug, das zum Gütertransport bestimmt ist und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt;
  - g) 91dB(A) für einen Omnibus oder einen Touristenbus, der mit einem Motor ausgerüstet ist, dessen Motorkraft gleich oder höher als 147 kW DIN oder 162 kW SAE ist und für ein Kraftfahrzeug, das zum Gütertransport bestimmt ist und das mit einem Motor ausgerüstet ist, dessen Motorkraft höher ist als 147 kW DIN oder 162 kW SAE und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 12.000 kg übersteigt.

In Abweichung der vorherigen Bestimmungen, darf das von den zum ersten Mal für den Verkehr vor dem 1. März 1999 zugelassenen Fahrzeugen verursachte Geräusch nicht übersteigen:

- a) 78dB(A) für ein Motorrad, dessen Motor einen Hubraum hat der 80 cm<sup>3</sup> nicht übersteigt;
- b) 80dB(A) für ein Motorrad, dessen Motor einen Hubraum zwischen 80 cm<sup>3</sup> und 125 cm<sup>3</sup> hat;
- c) 83dB(A) für ein Motorrad dessen Motor einen Hubraum von gleich oder über 125 cm<sup>3</sup> hat;
- d) 82dB(A) für ein Kraftfahrzeug, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt;
- e) 90dB(A) für ein Kraftfahrzeug, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt;
- f) 94dB(A) für ein mit einem Dieselmotor ausgerüstetes Kraftfahrzeug, dessen Motorkraft höher ist als 147 kW DIN oder 162 kW SAE.

3. Die Fahrzeuge, die den Vorschriften der Richtlinie 78/1015/EWG des Rates vom 23. November 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlage von Krafträdern entsprechen, sowie diese in der Folge abgeändert wurden, leisten den Vorschriften der Paragraphen 1 und 2 Genüge.

Die Kraftfahrzeuge, die keine Motorräder sind und die den Vorschriften der Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen entsprechen, sowie sie in der Folge abgeändert wurden, leisten den Bestimmungen der Paragraphen 1 und 2 Genüge.

4. Die Vorschriften der Paragraphen 2 und 3 sind nicht anwendbar auf die Spezialfahrzeuge der Armee und auf die Arbeitsmaschinen."

#### Artikel 13

Der abgeänderte Artikel 25ter des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"1. Die in Luxemburg zugelassenen Fahrzeuge müssen, was die Luftverschmutzung durch Abgase von Motoren angeht, folgenden Vorschriften entsprechen:

- die Personenwagen und Nutzfahrzeuge sowie Lieferwagen, welche mit einem Motor mit gesteuerter Zündanlage

versehen sind, die zum ersten Mal seit dem 1. Oktober 1992 für den Verkehr zugelassen wurden, müssen den Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugmotoren entsprechen, sowie sie in der Folge abgeändert wurden;

- die Lieferwagen, die mit einem Motor mit Selbstzündung in Gang gesetzt werden, und die zum ersten Mal seit dem 1. Oktober 1992 für den Verkehr zugelassen wurden, müssen entweder den Vorschriften der vorerwähnten Richtlinie 70/220/EWG entsprechen, oder denjenigen der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen, sowie sie in der Folge abgeändert wurden;
- die Lastkraftwagen, Omnibusse, Touristenbusse, Sattelschlepper und Arbeitsmaschinen, die mit einem Motor mit Selbstzündung in Gang gesetzt werden und die zum ersten Mal seit dem 1. Oktober 1993 für den Verkehr zugelassen wurden, müssen der vorerwähnten Richtlinie 88/77/EWG entsprechen.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Paragraphen sind nicht anwendbar auf die Spezialfahrzeuge der Armee, auf landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen und auf Geräte für öffentliche Arbeiten, die als Arbeitsmaschinen zugelassen sind.

2. Der Kohlenmonoxydgehalt der Auspuffgase, die im Leerlauf durch die mit einem Motor mit gesteuerter Zündanlage (Benzin) ausgerüsteten Kraftfahrzeuge abgegeben werden, darf 4,5 % des gesamten Abgasvolumens nicht übersteigen.

Ab dem 1. Januar 1994 darf der Kohlenmonoxydgehalt der Auspuffgase, die im Leerlauf durch die mit einem Motor mit gesteuerter Zündanlage (Benzin) ausgerüsteten Kraftfahrzeuge, die zum ersten Mal seit dem 1. Oktober 1986 für den Verkehr zugelassen wurden, abgegeben werden, nicht 3,5 % des gesamten Abgasvolumens übersteigen.

Ab dem 1. Januar 1997 darf der Kohlenmonoxydgehalt der Auspuffgase der mit einem Motor mit gesteuerter Zündanlage (Benzin) ausgerüsteten Kraftfahrzeuge, welche ein einwandfreies Regulierungssystem der Auspuffabgaben vom Typ Drei-Wege-Katalysator und eine Lambdasonde haben, die Werte

- von 0,5% des gesamten Abgasvolumens im Leerlauf
- von 0,3% des gesamten Abgasvolumens mit ausgekuppeltem Motor bei einer Drehzahl von wenigstens 2.000 Umdrehungen pro Minute nicht übersteigen.

Außerdem muß der Wert des Lambda-Faktors zwischen 0,97 und 1,03 liegen, wenn der ausgekuppelte Motor mit wenigstens 2.000 Umdrehungen pro Minute läuft.

Wenn diese in den zwei vorstehenden Absätzen angegebenen Werte nicht eingehalten werden, müssen sie wenigstens den Angaben des Fahrzeugherstellers entsprechen, welche bei der Fahrzeugtyp-Betriebserlaubnis genehmigt werden.

Ab dem 1. Januar 1996 darf der Einsaugungskoeffizient (Undurchsichtigkeit) des Rauches welcher von Kraftfahrzeugen, die mit einem Motor versehen sind, der durch Selbstzündung (Diesel) in Gang gesetzt wird, und seit dem 1. Oktober 1980 zum ersten Mal für den Verkehr zugelassen wurden,

- 2,5 m - 1 für Dieselmotoren mit natürlicher Einsaugung,
- 3,0 m - 1 für Dieselmotoren mit Turbokompression,

nicht übersteigen, wenn der Motor in ausgekuppeltem Zustand bei freier Leerlaufdrehzahl beschleunigt wird, bis die Brennstoffzufuhr unterbrochen wird.

Der Kohlenmonoxydgehalt der Auspuffgase, die im Leerlauf durch Motorräder abgegeben werden, darf 4,5% des gesamten Abgasvolumens nicht übersteigen, unabhängig vom Datum an welchem diese Fahrzeuge zum ersten Mal für den Verkehr zugelassen wurden. Die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge, die dreirädrigen Kraftfahrzeuge und die vierrädrigen Kraftfahrzeuge, welche mit einem Motor versehen sind, der durch Selbstzündung (Diesel) in Gang gesetzt wird, müssen die Werte des vorhergehenden Absatzes beachten.

Jedes Fahrzeug, das den Vorschriften der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger entspricht, wird als denen in diesem Paragraphen angeführten Vorschriften entsprechend angesehen.

Diese Vorschriften sind weder auf die landwirtschaftlichen Traktoren, noch auf die Arbeitsmaschinen anwendbar."

#### Artikel 14

Der erste Absatz des abgeänderten Artikels 32 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die Motorfahräder müssen mit zwei voneinander unabhängigen Bremsen versehen sein.

Die Wirkung der Bremsen muß so sein, daß die, auf ebener Strecke und bei trockenem Wetter erzielte mittlere Bremsverzögerung bei kalten Bremsen und ausgekuppeltem Motor, nicht weniger als 4,4 m/sek<sup>2</sup> beträgt, unabhängig von der Ladung und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs; dieser Wert beträgt 5 m/sek<sup>2</sup> für die Fahrräder mit Hilfsmotor. Die Fahrzeuge die den Vorschriften der Richtlinie 93/14/EWG des Rates vom 5. April 1993 über Bremsanlagen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge entsprechen, werden als denen in diesem Abschnitt angeführten Vorschriften entsprechend angesehen."

### Artikel 15

Der siebte Absatz des abgeänderten Artikels 32bis des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die Motorräder müssen mit zwei voneinander unabhängigen Bremsen versehen sein.

Die Wirkung der Bremsvorrichtung muß so sein, daß die, auf ebener Strecke und bei trockenem Wetter erzielte mittlere Bremsverzögerung bei kalten Bremsen und ausgekuppeltem Motor nicht niedriger ist als die nachstehenden Mindestwerte, welches auch immer der Beladungszustand und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs seien:

- a) bei gleichzeitiger Betätigung der beiden Bremsvorrichtungen:
  - 5,1 m / sek<sup>2</sup> für Motorräder ohne Beiwagen;
  - 5,4 m / sek<sup>2</sup> für Motorräder mit Beiwagen;
  - 5,0 m / sek<sup>2</sup> für dreirädrige Kraftfahrzeuge;
- b) bei Betätigung der Bremsvorrichtung, die auf das Vorderrad wirkt:
  - 4,4 m / sek<sup>2</sup> für Motorräder ohne Beiwagen;
- c) bei Betätigung der Bremsvorrichtung, die auf das Hinterrad wirkt:
  - 2,9 m / sek<sup>2</sup> für Motorräder ohne Beiwagen;
- d) bei Betätigung einer dieser Bremsvorrichtungen:
  - 1,8 m / sek<sup>2</sup> für dreirädrige Kraftfahrzeuge;
- e) bei Betätigung der Feststellbremse:
  - 2,5 m / sek<sup>2</sup> für dreirädrige Kraftfahrzeuge.

Für die Fahrzeuge, die zum ersten Mal vor dem 1. März 1999 zugelassen wurden, muß die vorhin definierte Wirkung der Bremsvorrichtung folgenden Werten entsprechen:

- a) bei gleichzeitiger Betätigung der beiden Bremsvorrichtungen
  - 5,0 m / sek<sup>2</sup> für Motorräder ohne Beiwagen;
  - 4,6 m / sek<sup>2</sup> für Motorräder mit Beiwagen und für die dreirädrigen Kraftfahrzeuge;
- b) bei Betätigung der Bremsvorrichtung, die auf das Vorderrad wirkt:
  - 3,9 m / sek<sup>2</sup> für Motorräder ohne Beiwagen;
- c) bei Betätigung der Bremsvorrichtung, die auf das Hinterrad wirkt:
  - 3,1 m / sek<sup>2</sup> für Motorräder ohne Beiwagen;
- d) bei Betätigung der Feststellbremse:
  - 1,5 m / sek<sup>2</sup> für die dreirädrigen Kraftfahrzeuge, bei einer Anfangsgeschwindigkeit von 15 km pro Stunde.

Die Fahrzeuge, die den Vorschriften der vorerwähnten Richtlinie 93/14/EWG entsprechen, werden als denen in diesem Artikel angeführten Maßnahmen entsprechend angesehen."

### Artikel 16

Der zweite Absatz des abgeänderten Artikels 38 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Jedoch darf bei Motorfahrrädern die Trillerglocke durch einen dem Artikel 37 entsprechenden Warnapparat ersetzt werden. Die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge müssen mit einem solchen Warnapparat versehen sein."

### Artikel 17

Der abgeänderte Artikel 39 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"**Art. 39** - Fahrzeuge, die im dringenden Dienst der Gendarmerie, der Polizei, der Armee, der Zollverwaltung, der Protection Civile und des Feuerlöschwesens benutzt werden, sowie Sanitätswagen, Fahrzeuge, die zum Bluttransport bestimmt sind und die Fahrzeuge des ärztlichen Notdienstes können mit einem Spezialwarnapparat versehen werden."

### Artikel 18

1. Der dreizehnte Absatz des abgeänderten Artikels 41quater des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Mit Ausnahme der Arbeitsmaschinen müssen die Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger hinten mit zwei oder drei roten oder orangefarbenen Bremslichtern versehen sein, die dazu bestimmt sind, ein Verlangsamen oder plötzliches Anhalten anzuzeigen. Die Motorräder müssen mit einem oder zwei Bremslichtern ausgestattet sein, die den Bedingungen des gegenwärtigen Abschnittes entsprechen."

2. Der siebzehnte Absatz desselben Artikels 41quater wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die zwei äußeren Bremslichter müssen symmetrisch auf jeder Seite des Fahrzeuges angebracht sein. Die Entfernung vom Boden zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Lichter muß mindestens 350 mm betragen. Die Entfernung vom Boden zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Lichter darf 1.500 mm, oder, wenn die Form des Wagenaufbaus 1.500 mm nicht zuläßt, 2.100 mm nicht übersteigen.

Der Bezugspunkt des dritten Bremslichtes muß sich in der Fahrzeug-Längsmittlebene befinden. Die Höhe im Vergleich zum Boden des unteren Randes der Lichtaustrittsfläche des dritten Bremslichtes, muß die Höhe des oberen Randes der Lichtaustrittsfläche der zwei anderen Bremslichter überschreiten.

Die Bremslichter müssen gleichzeitig bei der Betätigung der Betriebsbremse aufleuchten. Ihre Lichtstärke muß größer sein als die des oder der roten Schlußlichter, falls sie miteinander gruppiert oder in sie eingebaut sind."

### Artikel 19

Der vierte, fünfte und sechste Absatz des abgeänderten Artikels 41quinquies des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die vorerwähnten Fahrtrichtungsanzeiger müssen orangefarbig sein und so angebracht sein, daß sie sich symmetrisch zu der Längsachse des Motorrades oder des Motorfahrrades befinden. Der Abstand zwischen den linken und rechten Fahrtrichtungsanzeigern, gemessen zwischen den sich am nächsten liegenden Rändern der Lichtaustrittsflächen, muß vorne wenigstens 24 cm, hinten wenigstens 18 cm betragen; für die Fahrzeuge, die zum ersten Mal vor dem 8. Dezember 1998 für den Verkehr zugelassen wurden, betragen diese minimalen Entfernungen 34 beziehungsweise 24 cm. Der Abstand zwischen dem Boden und dem unteren Rand der Lichtaustrittsfläche eines Fahrtrichtungsanzeigers muß wenigstens 35 cm und höchstens 120 cm betragen; für die Fahrzeuge die zum ersten Mal vor dem 8. Dezember 1998 zugelassen wurden, beträgt diese Entfernung wenigstens 40 cm. Die Fahrtrichtungsanzeiger müssen sowohl von vorne als auch von hinten von einem Beobachter zu sehen sein, der sich in einer Entfernung von zehn Metern in der Längsachse des Motorfahrrades befindet.

Die dreirädrigen Kraftfahrzeuge, die vierrädrigen Kraftfahrzeuge und die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge müssen mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein, die den Vorschriften des Artikels 41bis entsprechen.

Jedes Motorrad muß hinten mit einem roten Bremslicht versehen sein. Dieses Bremslicht kann orangefarben sein an den Fahrzeugen, die zum ersten Mal vor dem 8. Dezember 1998 zugelassen wurden. Dieses Licht muß bei Betätigung der Hinterradbremse funktionieren. Der Beiwagen muß mit einem Bremslicht ausgestattet sein; dieses Bremslicht ist nicht obligatorisch für Kraftfahrzeuge, die zum ersten Mal vor dem 8. Dezember 1998 zugelassen wurden.

Die dreirädrigen Kraftfahrzeuge, die vierrädrigen Kraftfahrzeuge und die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge müssen mit zwei Bremslichtern ausgerüstet sein, die den Vorschriften des Artikels 41bis entsprechen.

Die Fahrzeuge, die den Bestimmungen der Richtlinie 93/92/EWG des Rates vom 29. Oktober 1993 über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen entsprechen, sowie sie in der Folge abgeändert wurden, leisten den in den gegenwärtigen Abschnitten angeführten Anordnungen Genüge."

### Artikel 20

Der Paragraph 1. des abgeänderten Artikels 43bis des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"1. Unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 41quinquies und 43 müssen die Motorfahrräder vorne mit einem oder zwei weißen Lichtern, die den Sichtbarkeitsbedingungen der Abblendlichter der Motorräder entsprechen, und hinten mit einer von hinten sichtbaren roten Schlußleuchte, sowie einem nicht dreieckigen, unabhängigen oder in die rote Schlußleuchte eingebauten Rückstrahler versehen sein, der der Sichtbarkeitsbedingung des Artikels 42 entspricht.

Wenn das oder die Vorderlicht(er) Anlaß zur Blendung geben, müssen sie mit einer Vorrichtung versehen sein, die die Beseitigung der Blendung erlaubt.

Die Motorfahrräder dürfen desweiteren mit einer roten Nebelschlußleuchte versehen sein, deren oberste Lichtaustrittsfläche nicht mehr als 800 mm vom Boden entfernt sein darf. Der Gebrauch der roten Nebelschlußleuchte muß dem Fahrer durch eine vorne angebrachte Spezialkontrollampe angezeigt werden.

Die nicht einziehbaren Fußrasten der zweirädrigen Motorfahrräder müssen mit orangefarbenen, nicht dreieckigen von hinten sichtbaren Rückstrahlern ausgerüstet sein.

Abweichend zu den vorstehenden Bestimmungen, müssen die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge vorne mit zwei weißen oder gelben Lichtern und hinten mit zwei von hinten sichtbaren roten Schlußleuchten, mit zwei Rückstrahlern, sowie mit einem oder zwei weißen Leuchten, die die Erkennungsnummer erhellen, ausgerüstet sein. Diese Beleuchtungsvorrichtung muß der Sichtbarkeitsbedingung des Artikels 42ter entsprechen. Die Rückstrahler dürfen nicht dreieckig sein, sie müssen unabhängig oder in die roten Schlußleuchten eingebaut sein und der Sichtbarkeitsbedingung des Artikels 42 entsprechen.

Die Kraftfahrzeuge, die den Vorschriften der vorerwähnten Richtlinie 93/92/EWG entsprechen, leisten den im gegenwärtigen Paragraphen angeführten Anordnungen Genüge."

### Artikel 21

Zwischen dem fünften und dem sechsten Absatz des abgeänderten Artikels 44 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird ein neuer Absatz mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Die Begrenzungsleuchten deren Beschaffenheit und Anbau den Vorschriften der Richtlinie 76/756/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Einbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger entsprechen, sowie sie in der Folge abgeändert wurden, leisten den in den drei vorherigen Abschnitten angeführten Anordnungen Genüge."

### Artikel 22

Der sechste Absatz des abgeänderten Artikels 45bis des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Jedoch dürfen die Fahrzeuge der Gendarmerie, der Polizei und der Zollverwaltung mit nichtblendenden Leuchttafeln ausgerüstet sein mit der Aufschrift "Gendarmerie", "Police" oder "Douane". Diese Tafel kann außerdem einen wörtlichen Befehl an die Fahrer von Fahrzeugen richten, besonders den, dem Wagen mit der besagten Tafel zu folgen. Das Modell dieser Spezialvorrichtung muß vom Verkehrsminister genehmigt werden.

Die Fahrzeuge des Feuerlöschwesens und des Rettungsdienstes, sowie die Fahrzeuge, die dem Straßenhilfsdienst zugeteilt sind, dürfen mit einer nicht blendenden Leuchttafel versehen sein, auf der ein Erkennungszeichen oder eine Aufschrift angebracht ist, welche den Spezialauftrag dieser Fahrzeuge kennzeichnet."

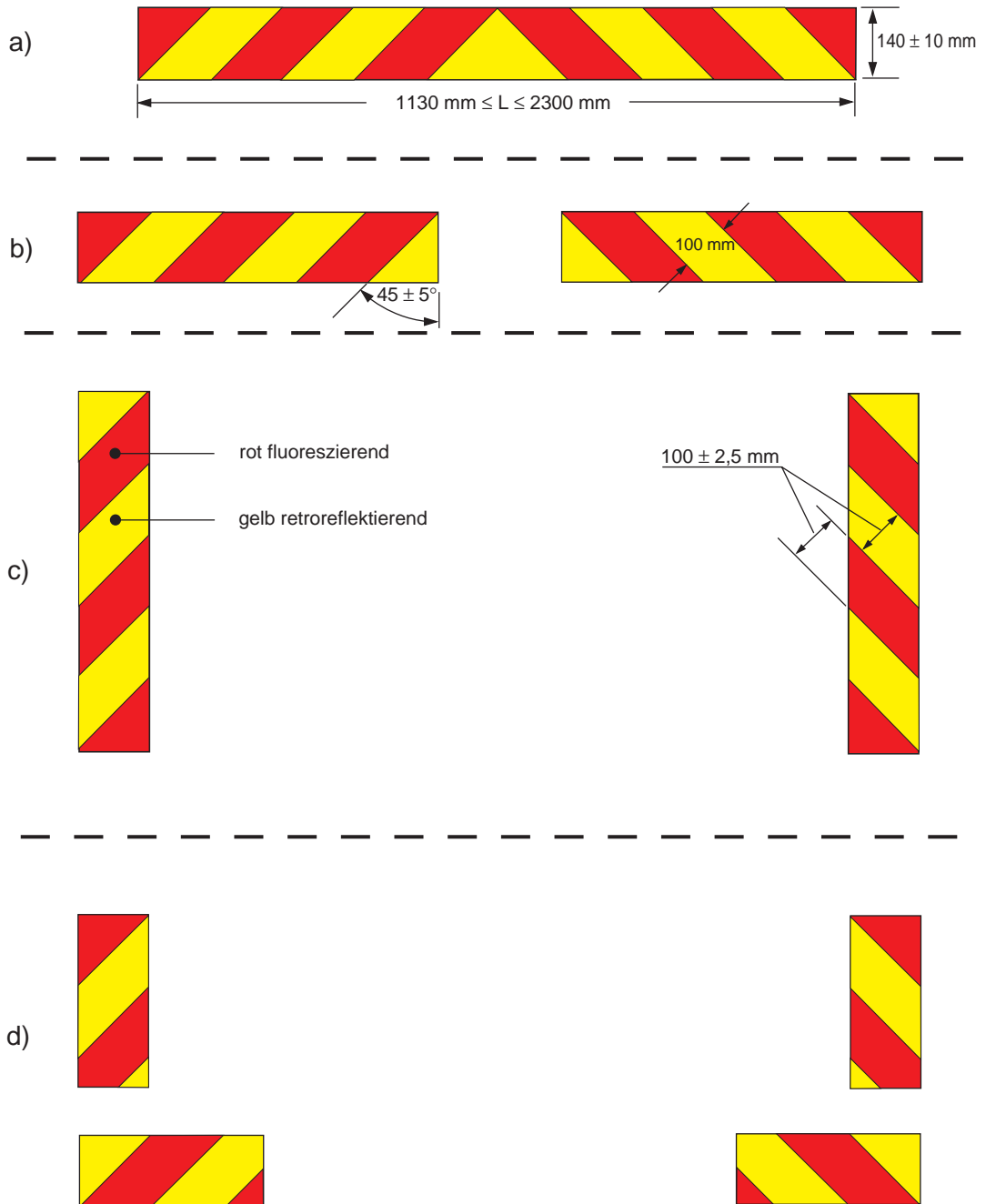
### Artikel 23

1. Der abgeänderte Artikel 49 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955, wird durch einen neuen Paragraphen H) mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"H) Die Lastkraftwagen, Sattelschlepper sowie die Anhänger und Sattelan Anhänger, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt, müssen auf ihrer Rückseite mit homologierten Identifikationstafeln ausgerüstet sein, in Anwendung des Reglements (EWG) Nr. 70, das am 15. Mai 1987 in Kraft trat und durch das großherzogliche Reglement vom 11. August 1996 über die einheitlichen Vorschriften über die Homologation der Identifikationstafeln auf der Rückseite schwerer und langer Fahrzeuge. Die Gesamtlänge einer auf der Rückseite angebrachten Vorrichtung von Identifikationstafeln, bestehend aus einer, zwei oder vier rechteckigen Tafeln, muß zwischen 1.130 mm und 2.300 mm liegen. Die Breite einer Tafel muß zwischen 130 mm und 150 mm für Lastkraftwagen und Sattelschlepper und zwischen 195 mm und 230 mm für Anhänger und Sattelan Anhänger liegen. Die Tafeln, die dazu bestimmt sind, an einem Lastkraftwagen oder einem Sattelschlepper befestigt zu werden, müssen vom Typ "Fischgrätenmuster", das mit abwechselnd schrägen gelben retroreflektierenden und roten fluoreszierenden Streifen versehen sein, und sie müssen gemäß einer der nachfolgend abgebildeten Figuren 1a),1b),1c) oder 1d) auf dem Fahrzeug installiert sein.

Figur 1

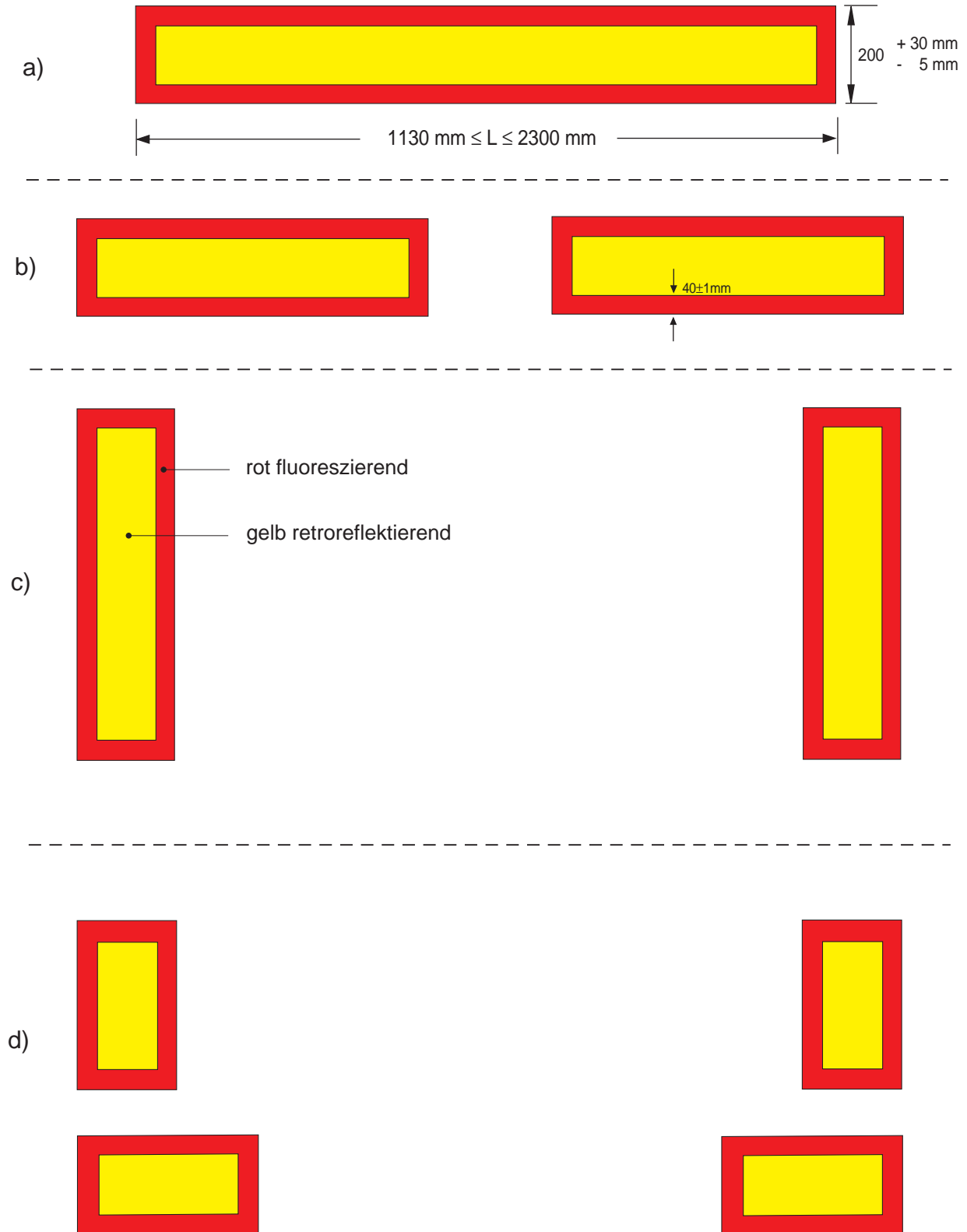
**Hintere Identifikationstafeln für Lastkraftwagen und Sattelschlepper.**



Die Tafeln, die bestimmt sind auf Anhängern und Sattelanhängern befestigt zu werden, müssen einen gelben retro-reflektierend Hintergrund und einen roten fluoreszierenden Rand haben und müssen gemäß den nachfolgenden Figuren 2a), 2b), 2c) und 2d) installiert sein.

**Figur 2**

**Hintere Identifizierungstafeln für Anhänger und Sattelanhänger.**





Das Vorhandensein, der durch den gegenwärtigen Paragraphen vorgesehenen hinteren Identifizierungstafeln, ist fakultativ für Fahrzeuge, die zuerst in Luxemburg vor dem 1. März 1999 für den Verkehr zugelassen wurden."

2. Der jetzige Paragraph H) des besagten Artikels 49 nimmt den Buchstaben I) an.

#### **Artikel 24**

Der abgeänderte Artikel 49bis des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch zwei neue Absätze mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Die landwirtschaftlichen und industriellen Traktoren deren bewegliche oder einstellbare minimale Spur einer Antriebsachse weniger als 1.150 mm mißt und/oder deren höchstzulässiges Gesamtgewicht weniger als 800 kg beträgt, sind nicht von den Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes betroffen.

Jeder landwirtschaftlicher oder industrieller Traktor, der durch eine EWG Abnahme gedeckt ist, die aufgrund der Richtlinien 77/536/EWG des Rates vom 28. Juni 1977, 79/622/EWG des Rates vom 25. Juni 1979 und 86/298 EWG des Rates vom 26. Mai 1986 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten hinsichtlich der angebrachten Amaturvorrichtungen an land- und forstwirtschaftlichen Schmalspurzugmaschinen auf Rädern ausgestellt ist, sowie sie in der Folge abgeändert wurden, leisten den Vorschriften der beiden vorhergehenden Absätze Genüge."

#### **Artikel 25**

1. Im Paragraph 1. des abgeänderten Artikels 49ter des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird der Ausdruck "der ihnen gleichgestellten Motocoups" ersetzt durch den Ausdruck "dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge".

2. Der Paragraph 2. desselben Artikels 49ter wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"2. Die Identifizierung der Motorräder, der dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeuge erfolgt durch eine Rahmennummer.

Diese Rahmennummer muß den Vorschriften des Paragraphen 1 entsprechen, aber die Mindesthöhe der Buchstaben und Ziffern, aus denen sie sich zusammensetzt, beträgt 4 mm.

Die Fahrzeuge, die den Vorschriften der Richtlinie 93/34/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 hinsichtlich der reglementarischen Inschriften der zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge entsprechen, leisten den Bestimmungen des gegenwärtigen Paragraphen Genüge.

Die Vorschriften des gegenwärtigen Paragraphen sind nicht anwendbar auf Fahrzeuge, die vor dem 26. November 1975 in Betrieb gesetzt wurden."

#### **Article 26**

1. Die Ziffer 3) des 1. Absatzes des abgeänderten Artikels 51 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- "3. eine höhere Zahl von Personen zu befördern, als Plätze auf dem Fahrzeugausweis eingetragen sind.

Die Sitzplätze, sowie die Plätze auf Liegen und Tragbahnen müssen eine Breite von wenigstens 40 cm für jede beförderte Person haben; jedoch muß der Sitzplatz des Fahrers eine Breite von wenigstens 60 cm haben, mit Ausnahme der industriellen und landwirtschaftlichen Traktoren und Arbeitsmaschinen, wo ein Sitzplatz von wenigstens 40 cm oder ein Sattelsitz genügt. Außerdem müssen Verankerungen für Sicherheitsgurte, die im Artikel 24quater, Paragraph 7 vorgesehen sind, zu jedem Sitzplatz, ausgenommen Klappsitze, zusammenklappbare Hilfssitze zum gelegentlichen Gebrauch und Sitzplätze auf dem Boden des Ladekastens, gehören, in den Kraftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von oder unter 3.500 kg, mit Ausnahme der industriellen und landwirtschaftlichen Traktoren sowie der Arbeitsmaschinen. Die Bestimmungen des vorliegenden Absatzes sind weder auf Motorräder, noch auf Fahrzeuge, die eigens zur Beförderung in Rollstühlen von körperlich Behinderten eingerichtet sind, noch auf die Plätze der Spezialfahrzeuge, die nicht zur vorderen Reihe gehören, anwendbar; die Fahrzeuge, die regelmäßig zum Transport von Behinderten dienen, müssen mit einer genügenden Anzahl von Verankerungen und Sicherheitsgurten für die zu befördernden Personen ausgestattet sein, es sei denn, sie wären durch ebenbürtige Rückhalteanlagen ausgestattet."

2. Der 3. Absatz desselben Artikels 51 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Unbeschadet der vorhergehenden Bestimmungen, darf die Gesamtzahl der Sitzplätze, der Stehplätze und der Plätze auf dem Boden des Ladekastens der Kraftfahrzeuge, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, neun nicht übersteigen. Diese Beschränkungen der Gesamtzahl der Plätze der Kraftfahrzeuge, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, bezieht sich weder auf die Fahrzeuge der öffentlichen Macht, noch auf die Fahrzeuge des Feuerlösch- und Hilfsdienstes."

### Artikel 27

Der abgeänderte Artikel 52 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

**"Art. 52.-** Ein Motorrad darf nicht mehr Personen befördern, als eigens hierzu hergerichtete Sitzgelegenheiten vorhanden sind. Jeder Sitzgelegenheit müssen zwei Fußrasten entsprechen, deren Gebrauch obligatorisch ist.

Bei einem Motorrad ist die Zahl der zu befördernden Personen auf zwei begrenzt. Der Beifahrer, der den Platz hinter dem Führer des Motorrades belegt, muß wenigstens 12 Jahre alt sein und seine Größe muß ihm erlauben, einen geeigneten Gebrauch der Fußrasten, mit denen das Motorrad nach seiner Bauart versehen ist, zu machen. Wenn ein Motorrad mit einem einzigen Sitz ausgerüstet ist, der zur Beförderung von 2 Personen gebaut ist, muß dieser Sitz länger als 50 cm sein.

Für ein Motorrad mit Beiwagen ist die Zahl der zu befördernden Personen auf vier begrenzt, unbeschadet der Bestimmungen der vorhergehenden Absätze 1. und 2."

### Artikel 28

Der abgeänderte Artikel 53 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

**"Art. 53.-** Radfahrern ist es verboten, Personen anders zu befördern, als auf den Sitzen, welche ursprünglich vom Hersteller vorgesehen sind. Jedem Platz müssen entweder zwei Pedale, zwei Fußrasten, oder ein Teil des Rahmens, der jeder beförderten Person eine Breite von wenigstens 40 cm anbietet entsprechen, und die der beförderten Person erlauben, ihre Füße abzustützen.

Ein Kind unter 8 Jahren darf auf einem Fahrrad Platz nehmen, unter der Bedingung, daß dieses von einer Person, die volle achtzehn Jahre erreicht hat, geführt wird, und daß ein Spezialsitz vorhanden ist. Diesem Sitz müssen zwei Fußrasten entsprechen, deren Gebrauch obligatorisch ist.

Im Hinblick auf die Beförderung einer zweiten oder dritten Person, sind die Motorfahräder und die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge den Fahrrädern gleichgestellt. Die Zahl der zugelassenen Plätze ist für Motorfahräder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge in der Identitätskarte des Fahrzeuges eingetragen."

### Artikel 29

Der abgeänderte Artikel 53bis des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

**"Art. 53bis.-** Die dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeuge dürfen nicht mehr Personen befördern, als sie Sitze haben.

Außer den Vorschriften der Artikel 51 und 51bis betreffend die Anordnung und die Ausstattung der Sitze, sind die Artikel 52 und 53 anwendbar auf die Personenbeförderung in dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen.

Für den dem Fahrer vorbehaltenen Sitz genügt jedoch eine Breite von 40 cm, unter der Bedingung, daß der vertikale Längsschnitt des Sitzes durch die Mitte der Lenkvorrichtung führt.

Die Zahl der genehmigten Plätze ist im Fahrzeugausweis des dreirädrigen oder des vierrädrigen Kraftfahrzeugs eingetragen."

### Artikel 30

Zwischen dem ersten und dem zweiten Absatz der Ziffer 11 des abgeänderten Artikels 54 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird ein neuer Absatz mit folgendem Wortlaut eingegliedert:

"Desweiteren müssen die im Dach des Fahrzeuges angebrachten Evakuierungsfalltüren, die als Notausgänge dienen und nur im Falle eines Unfalles oder einer drohenden Gefahr benutzt werden dürfen, mit der Aufschrift "sortie de secours" gekennzeichnet sein."

### Artikel 31

Der letzte Satz des ersten Absatzes des abgeänderten Artikels 58 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die Kontrolle wird gemäß den Bestimmungen des Anhangs II der vorerwähnten Richtlinie 96/96/EG gemacht; sie beinhaltet mindestens die in diesem Anhang aufgezählten Punkte, insofern diese die obligatorische Ausrüstung des Fahrzeuges in Luxemburg betreffen, und insbesondere die Ausstattung der Fahrzeuge, ihre Gewichte und Maße, ihre schädlichen Abgaben und ihren angemessenen Unterhalt aus technischer und reglementarischer Sicht."

### Artikel 32

Der zweite Absatz des abgeänderten Artikel 60 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Im Falle eines nicht durch eine gültige technische Kontrollbescheinigung gedeckten Fahrzeugs, muß seine Fortbewegung zur technischen Kontrollstation, zwecks Inbetriebnahme oder Wiederinbetriebnahme, entweder aufgrund einer schriftlichen Vorladung der zuständigen Kontrollstation, auf dem kürzesten Weg zur dort vermerkten Station, oder wenn keine schriftliche Vorladung vorhanden ist, auf dem kürzesten Weg zwischen der Werkstatt oder dem Lagerungsplatz des Fahrzeugs und der nächstgelegenen Kontrollstation, erfolgen."

### Artikel 33

1. Der Buchstabe a) der Ziffer 4° des abgeänderten Artikels 70 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen zweiten Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"In Abweichung der vorhergehenden Bestimmungen, kann die Steuervignette der Omnibusse und Touristenbusse in der unteren Ecke der linken Seite der Windschutzscheibe des Fahrzeugs angebracht werden."

2. Die Ziffer 6° des ersten Absatzes desselben Artikels 70 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"6° Eine gültige technische Kontrollbescheinigung, gemäß der Vorschriften des vorstehenden Artikels 60.

Wenn das Fahrzeug nicht durch eine gültige Kontrollbescheinigung gedeckt ist, so muß der Fahrer eine Vorladung der technischen Kontrollstation vorweisen können, außer er befindet sich auf dem kürzesten Weg zwischen der Werkstatt oder des Lagerungsplatzes des Fahrzeugs und der nächstgelegenen Kontrollstation, um diese zu erreichen."

### Artikel 34

Der erste und der zweite Absatz des abgeänderten Artikels 73 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Kindern unter 10 Jahren ist es verboten ein Fahrrad, ein Zug-, Last-, oder Satteltier, ein Gespann oder eine Herde auf öffentlicher Straße zu führen und den Eigentümern von Fahrrädern, Zug-, Last- oder Satteltieren, Gespannen oder Herden ist es untersagt, anzuordnen oder zuzulassen, daß diese von Kindern unter 10 Jahren geführt werden."

### Artikel 35

1. Der zweite Satz des Paragraphen 5. des abgeänderten Artikels 74 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird wie folgt abgeändert:

"Die Anerkennung jedes anderen ausländischen Führerscheins kann verweigert werden, wenn der Inhaber zum Zeitpunkt der Aushändigung während sechs Monaten seinen üblichen Wohnsitz in Luxemburg hatte oder Student in Luxemburg war."

2. Der gleiche Artikel 74 wird durch einen neuen Paragraphen 6 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"6. Die Gültigkeit der Führerscheine die auf die Namen von Inhabern ausgestellt sind, die zum Zeitpunkt des Ablaufens dieser Gültigkeit, oder des Verlustes oder des Diebstahls des Führerscheins, nicht mehr ihren üblichen Wohnsitz in Luxemburg haben, kann für eine einmalige Frist von 6 Monaten verlängert werden, zwecks Umtausch des luxemburgischen Führerscheins gegen einen Führerschein des Landes, wo der Inhaber seinen neuen, üblichen Wohnsitz hat."

### Artikel 36

1. Der Paragraph 1. des abgeänderten Artikels 76 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

#### **"Paragraph 1 - Die Klasse A und ihre Unterklassen**

1. Die Klasse A ist gültig für das Steuern von Motorrädern mit oder ohne Beiwagen. Sie ist nicht gültig für das Steuern von dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen.
2. Die Unterklasse A1 ist gültig für das Steuern von leichten Motorrädern, mit oder ohne Beiwagen, versehen mit einem Motor mit einem maximalen Hubraum von 125 cm<sup>3</sup> und einer Maximalleistung von 11 kW.  
Sie ist nicht gültig für das Steuern von dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen.
3. Die Unterklasse A2 ist gültig für das Steuern von Kraftfahrzeugen für Invaliden.
4. Die Unterklasse A3 ist gültig für das Steuern von Motorfahrrädern und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen.
5. An die Fahrzeuge, die der Klasse A oder einer ihrer Unterklassen entsprechen, kann ein Anhänger oder ein gezoogenes Fahrzeug angehängt werden, mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht oder, an dessen Stelle, mit einem Ladegewicht von weniger als 150 kg."

2. Zwischen dem zweiten und dem dritten Absatz der Ziffer 2 des Paragraphen 6. desselben Artikels 76 wird ein neuer Absatz mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Die Unterklasse A3 ist auch gültig für das Steuern von Fahrzeugen, die der Unterklasse A2 entsprechen."

#### **Artikel 37**

Der erste Absatz des Paragraphen 3. des abgeänderten Artikels 79 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"3. Die Kandidaten sind zur Ausbildung für die Klassen C und D und für die Unterklassen C1 und D1 nur dann zugelassen, wenn sie im Besitz eines Führerscheins der Klasse B sind."

#### **Artikel 38**

Der vierte Absatz des Paragraphen 1. des abgeänderten Artikels 80 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses des 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die Mindestdauer der Ausbildung ist auf acht Wochen festgelegt. Jedoch, für die Klassen oder Unterklassen, die entweder den theoretischen oder den praktischen Teil der Ausbildung erfordern, wird diese Mindestdauer auf vier Wochen herabgesetzt.

Der Verkehrsminister kann in Ausnahmefällen individuelle Genehmigungen erteilen, die die Dauer der Ausbildungszeit und die Zahl der Lernperioden herabsetzt."

#### **Artikel 39**

1. Der Paragraph 3. des abgeänderten Artikels 90 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

"3. Die aufgrund des Paragraphen 1. des abgeänderten Artikels 2 des vorerwähnten 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 den Interessenten durch einen eingeschriebenen Brief, der eine Empfangsbestätigung erhält, 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 Vermerkes, oder in Ermangelung dieser Eintragung, 15 Tage nach dem Annahmedatum des eingeschriebenen Briefes.

Wenn der Interessent die Annahme dieses eingeschriebenen Briefes verweigert, oder bei Abwesenheit es unterläßt, denselben innerhalb der Frist, die ihm das Postunternehmen angibt, abzuheben, wird die Entscheidung 15 Tage nach dem Verweigerungs- oder Verfallsdatum dieser Frist rechtskräftig."

2. Der abgeänderte Artikel 91ter des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird abgeschafft.

#### **Artikel 40**

Die Ziffer (2) des ersten Paragraphen des abgeänderten Artikels 93 des großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch eine dritte Zeile mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Datum der ersten Inbetriebnahme durch den Besitzer."

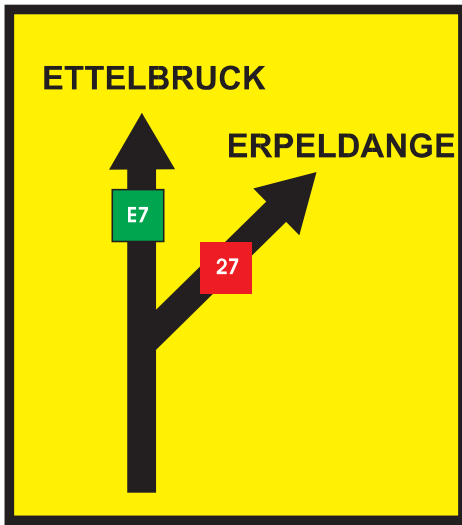
#### **Artikel 41**

1. Das Verkehrszeichen D,3 "Vorgeschriebener Kreisverkehr", des Kapitels VI. "Gebotszeichen" des abgeänderten Artikels 107 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgendes Verkehrszeichen ersetzt:

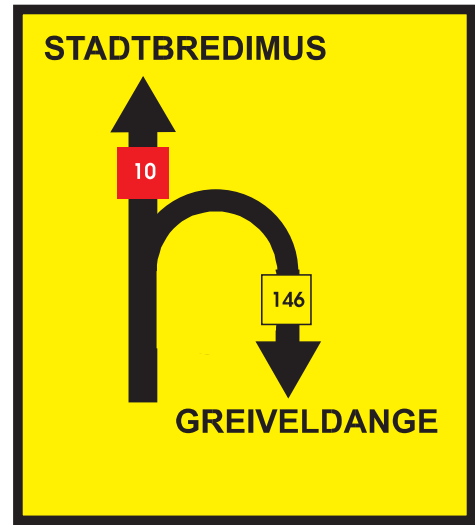


D, 3

2. Die Verkehrszeichen E, 1a, E,1aa, E5aa, E, 21db, E,22a und E,22aa des V. Kapitels "Hinweiszeichen" desselben Artikels 107 werden durch folgende Verkehrszeichen ersetzt:



E, 1a



E, 1aa



E, 5aa



E, 21db



E, 22a



E, 22aa

3. Das Kapitel V. "Hinweiszeichen" desselben Artikels 107 wird durch eine Ziffer 44 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"44. Richtgeschwindigkeit



F, 18

Das Verkehrszeichen F,18 wird gebraucht, um die empfohlene Geschwindigkeit anzuzeigen, soweit es die Gegebenheiten erlauben, unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 139 und 140. Die Zahl, die im Verkehrszeichen angezeigt ist, gibt die empfohlene Geschwindigkeit in km/h aus."

4. Der letzte Satz des ersten Absatzes der "Allgemeine Bestimmungen betreffend die Hinweiszeichen", des Kapitels V. "Hinweiszeichen" desselben Artikels 107 wird gestrichen.

#### Artikel 42

Der erste Satz des siebten Absatzes des abgeänderten Artikels 108 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"In allen Fällen, in denen die Träger, auf denen die Verkehrszeichen befestigt sind, gestrichen sind, muß der Farbton weiß sein."

#### Artikel 43

Der abgeänderte Artikel 110 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses von 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

**"Art. 110.- 1.** Die die im gegenwärtigen Paragraphen aufgeführten Straßenmarkierungen sind weiß.

1. Die Längsmarkierungen begreifen:

a) durchgezogene Linien oder Sicherheitslinien.

Sie verbieten das Überholen unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 126, oder das Wechseln aus einer Fahrspur in eine andere oder begrenzen die beiden Fahrrichtungen auf den Fahrbahnen, die zwei oder mehr als zwei Fahrspuren in jeder Richtung aufweisen. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 127, darf kein Fahrzeug eine Sicherheitslinie teilweise oder ganz überfahren;

b) unterbrochene Linien oder Leitlinien

Sie bezwecken die Lenkung und Erleichterung des Verkehrs innerhalb der einzelnen Fahrspuren und zeigen die Annäherung an eine Sicherheitslinie an. Sie dürfen überfahren werden unter der Bedingung, daß dies in voller Sicherheit geschehen kann.

Wenn eine durchgezogene Linie und eine unterbrochene Linie nebeneinander aufgezeichnet sind, so hat der Fahrzeugführer nur der Linie Rechnung zu tragen, welche sich auf seiner Seite befindet.

Im Sinne des gegenwärtigen Artikels gelten die durch Nägel oder Reflektoren gebildeten Linien als unterbrochene Linien.

Die Fußgängerüberwege werden durch Quermarkierungen gebildet, deren Streifen parallel zur Straßenachse verlaufen. Außer wenn der Verkehr durch beleuchtete Farbzeichen geregelt wird, muß die Stelle der Fußgängerüberwege unbedingt durch das Verkehrszeichen E,11a angezeigt werden; wenn eine Fahrbahn jedoch einen Fußgängerüberweg auf beiden Seiten einer Kreuzung mit einer anderen Fahrbahn aufweist, genügt es, die Stelle des ersten Fußgängerüberwegs in jeder Fahrtrichtung mit dem Verkehrszeichen E,11a anzuzeigen. Wenn die Ortslage es erfordert, muß außerdem das Herannahen an einen Fußgängerüberweg durch das Verkehrszeichen A,11a angezeigt werden.

Die Querlinien und Quermarkierungen, die senkrecht oder in einem spitzen Winkel zur Straßenachse verlaufen, dienen als Stoppllinien.

Die den Radfahrern vorbehaltenen Übergänge werden durch unterbrochene aus quadratischen Markierungen bestehenden Linien abgegrenzt.

Die Felder, die haltenden Fahrzeugen vorbehalten sind, insbesondere um die Belieferung der angrenzenden Geschäfte auszuführen, sind durch quer zur Fahrbahnachse verlaufende und durch sich kreuzende Diagonalstreifen ergänzte Markierungen gekennzeichnet; zur Mitte der Fahrbahn hin sind diese Markierungen durch die Längsschrift "livraison" abgegrenzt.

Die anderen Linien oder Markierungen dienen zur Abgrenzung der Felder, welche die Fahrzeuge beim Stationieren einnehmen müssen, zum Hinweis auf Kreisverkehr und Hindernisse auf oder in der Nähe der Fahrbahn, zur Wiederholung von durch Verkehrszeichen gegebenen Hinweisen oder zur Mitteilung von Hinweisen, die durch Verkehrszeichen nicht in geeigneter Weise gegeben werden können.

Wenn ein Richtungspfeil auf der Fahrbahn, die in Fahrspuren aufgeteilt ist, aufgetragen ist, müssen die Fahrer an der nächsten Kreuzung, Gabelung oder Einmündung die Richtung oder eine der Richtungen befolgen, die vom Richtungspfeil, der auf der Fahrspur in welcher sie fahren, aufgetragen ist, angezeigt wird. Richtungspfeile, die auf einem Parkplatz eingetragen sind, zeigen die obligatorische Fahrtrichtung an.

Nicht als Sicherheitslinien gelten die durchgezogenen Linien, die die Fahrbahnränder begrenzen, um diese besser sichtbar zu machen, oder die, welche mit Querlinien verbunden sind, die Stationierungsstellen auf der Fahrbahn begrenzen.

Das Kennzeichnen einer Fahrbahnzone durch parallelverlaufende Schräglinien, die mit einer durchgezogenen Linie umgeben sind, bedeutet, daß die Fahrzeugführer diese Zone nicht befahren dürfen.

Falls eine Baustelle auf der öffentlichen Straße eine Änderung der Markierung auf der Fahrbahn erfordert, sind die Markierungen, die durch die Baustelle erforderlich sind, gelb; sie haben den Vorrang auf die weißen Markierungen.

Die an der Fahrbahnseite in Zickzackform angebrachten weißen Linien oder die mit durchgezogenen gelben Linien versehenen Ränder eines Bürgersteiges oder einer Fahrbahn bedeuten ein Stationierungsverbot auf der entsprechenden Seite der Fahrbahn für die gesamte Länge dieser Linien."

#### Artikel 44

Der Paragraph 6. des abgeänderten Artikels 111 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"6. An den Bahnübergängen werden die in den Artikeln 107 und 110 vorgesehenen Zeichen und Lichter durch den Verwalter des Eisenbahnunterbaus, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Verkehrsminister, aufgestellt und unterhalten, mit Ausnahme der im Artikel 107 unter A,26 (bewachter Bahnübergang), A,27a (unbewachter Bahnübergang), A,29a, A,29b, A29c (zusätzliche Verkehrszeichen an Bahnübergängen), B,2a (Halt), C,13aa und C,13ba (Überholen verboten) vorgesehenen Zeichen, die durch die Straßenbauverwaltung auf öffentlichen Straßen und durch die Gemeindeverwaltung, die territorial für die Gemeindestraßen zuständig sind, aufgestellt und unterhalten werden."

#### Artikel 45

Der abgeänderte Artikel 115 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955, wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"**Art. 115.-** Die Verkehrsteilnehmer müssen anhalten auf jedes Ersuchen der mit der Verkehrskontrolle beauftragten Agenten oder der Agenten der Zoll- und Akzisenverwaltung, welche die gesetzlichen Bestimmungen kontrollieren, entweder, betreffend der Gebührenmarke gemäß der Gesetzgebung über die Genehmigung und Anwendung des Abkommens bezüglich der Einnahme eines Benutzungsrechtes für das Benutzen bestimmter Straßen von schweren Nutzfahrzeugen, oder betreffend dem Übergewicht der Fahrzeuge oder betreffend der Borddokumente und den Spezialeinrichtungen der Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, Brennstoff zu transportieren oder zu gebrauchen, welcher eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit, Gesundheitspflege oder Gesundheit darstellt, wenn diese Beamten ihre Dienstabzeichen tragen. Diese Dienstabzeichen müssen, damit eine Verwechslung ausgeschlossen ist, bei Tag wie bei Nacht erkennbar sein.

Die Verkehrsteilnehmer müssen insbesondere bei den nachstehenden aufgezählten Anweisungen der mit der Verkehrskontrolle beauftragten Agenten Folge leisten:

1. Der senkrecht erhobene Arm bedeutet:  
"Anhalten für alle Verkehrsteilnehmer, mit Ausnahme derjenigen, die sich innerhalb einer Kreuzung befinden. Diese müssen die Kreuzung freimachen".
2. Der oder die waagrecht ausgestreckten Arme bedeuten:  
"Anhalten für alle Verkehrsteilnehmer, die aus Richtungen kommen, welche die Richtung schneiden, die durch den oder die ausgestreckten Arme angezeigt wird".
3. Der linke, waagrecht ausgestreckte Arm, bei angewinkeltem rechtem Arm, bedeutet:  
"Ingangsetzen des Verkehrs in der geöffneten Richtung".
4. Das waagrechte Schwenken des Armes bedeutet:  
"Beschleunigung der Gangart".
5. Das Auf- und Abbewegen der Hand bedeutet:  
"Verlangsamung der Gangart".

6. Wiederholte Pfeifsignale zeigen die Übertretung einer reglementarischen Vorschrift an und bedeuten: "obligatorisches Anhalten."
7. Das quer zur Fahrtrichtung ausgeführte Schwenken mittels eines roten Lichtes oder das Zeichen das mittels einer Scheibe gegeben wird, welche die Aufschrift: "Halte Gendarmerie" oder "Halte Police" trägt, und nachts durch ein rotes Licht beleuchtet ist, bedeutet: "Obligatorisches Anhalten für die Verkehrsteilnehmer, denen das Licht oder die Vorderseite der Scheibe zugewandt ist."

Die Verkehrsteilnehmer müssen die Anweisungen unter 1., 6., und 7. der Agenten der Zollverwaltung befolgen, wenn diese im Rahmen der im ersten Absatz erwähnten Befugnisse handeln; der Anhaltstab trägt die Aufschrift "Halte Douane".

Als Polizeianweisungen gelten ferner die mündlich erteilten Befehle von den Agenten, sowie die Anzeige auf den Fahrzeugen, die im Rahmen der Missionen des ersten Abschnittes die Autofahrer einlädt, den besagten Fahrzeugen zu folgen.

Die Anweisungen haben Vorrang vor den Verkehrsregeln und vor den Angaben der beleuchteten Fahrzeichen und der Verkehrszeichen."

#### **Artikel 46**

Der vierte Absatz unter b) des Paragraphen 1. des abgeänderten Artikels 118 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

"Die Führer von Fahrzeugen, die für den Eildienst benutzt werden und im Artikel 39 aufgezählt sind, die ihr Annähern mittels des in vorstehendem Artikel 39 vorgesehenen Spezialwarnapparates oder des in vorstehendem Artikel 44 vorgesehenen blauen Blinklichtes ankündigen, können, falls ihr Eildienst dies erfordert, die Fahrbahnmitte oder die linke Fahrbahn benutzen, unter der Bedingung, daß den Anforderungen der Verkehrssicherheit Rechnung getragen wird."

#### **Artikel 47**

Der Paragraph D des abgeänderten Artikels 136 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"D. Unter den Voraussetzungen, die in den Paragraphen A, B und C vorgesehen sind, und außer des Paragraphen A unter 1°, gehört die Vorfahrt nichtsdestoweniger den Fahrzeugen im Eildienst, welche im Artikel 39 aufgezählt sind, unter der Bedingung, daß ihr Herannahen mittels des im Artikel 39 vorgesehenen Spezialwarnapparates und des im Artikel 44 vorgesehenen blauen Blinklichtes angekündigt wird."

#### **Artikel 48**

Der vierte Absatz des abgeänderten Artikels 137 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Jeder Führer muß Platz machen und notfalls anhalten, sobald das Herannahen eines Fahrzeugs im Eildienst, welches im Artikel 39 aufgezählt ist, mittels des im vorerwähnten Artikels 39 vorgesehenen Spezialwarnapparates und der blauen Blinklichter, die im Artikel 44 vorgesehen sind, angekündigt wird."

#### **Article 49**

Der dritte Absatz des abgeänderten Artikels 138 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Die vorerwähnten Verbote gelten nicht für die Fahrzeuge, deren Herannahen mittels des in Artikel 39 vorgesehenen Spezialwarnapparates und der im Artikel 44 vorgesehenen blauen Blinklichter angekündigt wird."

#### **Artikel 50**

1. Der dritte Absatz, Buchstabe a) des abgeänderten Artikels 139 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

"a) Es ist verboten, ein Motorfahrrad mit einer höheren Geschwindigkeit als 45 km pro Stunde zu steuern."

2. Der vierte Absatz, Buchstabe a) desselben Artikels 139 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"a) auf Fahrzeuge im Eildienst, die im Artikel 39 aufgezählt sind, unter der Bedingung, daß ihr Herannahen mittels des im Artikel 39 vorgesehenen Spezialwarnapparates oder der in Artikel 44 vorgesehenen blauen Blinklichter angekündigt wird."



### Artikel 51

Der zweite Absatz des abgeänderten Artikels 149bis des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird wie folgt geändert:

"Unbeschadet der Bestimmungen des vorherstehenden Absatzes sind die Vorschriften betreffend der Beleuchtung der Motorräder und der Motorfahräder vollständig anwendbar auf die dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeuge sowie auf vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, unter dem Vorbehalt, daß der Gebrauch der Beleuchtungsvorrichtungen, die in den Artikeln 41quinquies, 43 und 43bis vorgeschrieben sind, den Regeln des Gebrauchs der Artikel 148 und 149 entspricht."

### Artikel 52

Die Paragraphen 2), 3) und 4) des abgeänderten Artikels 160bis des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden wie folgt geändert:

"2) Die Mitreisenden, die in Personenkraftwagen und in Nutzfahrzeugen, mit Ausnahme der Spezialfahrzeuge, Sitzplätze, die nicht zu der vorderen Reihe gehören und die nach vorne gerichtet sind, einnehmen, müssen die im Artikel 24quater, Paragraph 7 vorgesehenen Gurte tragen, sofern diese Fahrzeuge in Luxemburg zugelassen sind.

Diese Vorschriften sind nicht anwendbar, wenn das Fahrzeug vor dem 1. Oktober 1984 zugelassen wurde, und wenn es nicht mit Sicherheitsgurten ausgestattet ist.

3) Fahrern von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen ist es verboten, Kinder unter 3 Jahren anders zu transportieren als in einer speziellen Rückhaltevorrchtung, welche eine Homologationsmarke trägt, die aufgestellt wurde aufgrund des abgeänderten Reglements (ECE) N°. 44, betreffend die Vorschriften über die Rückhaltevorrchtungen für Kinder die in Kraftfahrzeugen Platz genommen haben, angenommen durch das abgeänderte großherzogliche Reglement vom 30. Januar 1983, vorausgesetzt, daß das gesteuerte Kraftfahrzeug mit Verankerungen für Sicherheitsgurte, die im Artikel 24quater, Paragraph 7 vorgesehen sind, versehen ist.

Es ist denselben Fahrern gleichermaßen verboten, Kinder zwischen 3 und 11 Jahren auf den Vorderplätzen zu transportieren, oder zuzulassen, daß Kinder auf diesen Plätzen Platz nehmen, wenn noch hinten Plätze vorhanden sind; dieses Verbot gilt nicht:

- wenn nur die Sitzplätze der vorderen Reihe mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind;
- wenn die Körpergröße des Kindes wenigstens 150 cm erreicht; oder
- wenn das Kind auf einem vorderen Sitz in einer speziellen Rückhaltevorrchtung Platz genommen hat, das den Forderungen des ersten Abschnittes des gegenwärtigen Paragraphen entspricht.

Auf allen Sitzplätzen, die nicht der vorderen Sitzreihe angehören, müssen die Kinder zwischen 3 und 11 Jahren, deren Körpergröße weniger als 150 cm beträgt, in einer speziellen Rückhaltevorrchtung sitzen, welche den Forderungen des Abschnittes des gegenwärtigen Paragraphen entspricht. Ist solch eine Vorrichtung nicht vorhanden, müssen diese Kinder einen Sicherheitsgurt tragen, gemäß den Bestimmungen des Paragraphen 4).

Auf Sitzplätzen, die mit einem Sicherheitssystem vom Typ Frontal-Air-Bag ausgestattet sind, ist der Gebrauch von Rückhaltevorrchtungen, die entgegen der Fahrtrichtung aufgestellt sind, verboten.

Die Vorschriften des gegenwärtigen Paragraphen 3) sind gleichermaßen anwendbar auf die Sitzplätze in Lieferwagen.

4) Die Mitreisenden in Personenkraftwagen, Nutzfahrzeugen und Lieferwagen müssen vorrangig die mit Sicherheitsgurten versehenen Plätze einnehmen.

Das zweckmäßige, am Körper anliegende Tragen des Sicherheitsgurtes ist obligatorisch, sobald das Fahrzeug in Bewegung ist.

Bei Nichtvorhandensein einer speziellen Rückhaltevorrchtung, müssen die Kinder zwischen 3 und 11 Jahren deren Körpergröße weniger als 150 cm beträgt, den Sicherheitsgurt tragen. Handelt es sich um einen Dreipunkte-Gurt, ist das alleinige Tragen des Bauchgurtes erlaubt. Dieselbe Bestimmung gilt für Erwachsene, deren Körpergröße kleiner ist als 150 cm.

Die Rückhaltevorrchtung von der zuvor die Rede war, muß nach den Anweisungen des Erbauers eingerichtet sein und sie muß zweckmäßig dem Körper des Kindes angepaßt sein, insbesondere indem die Vorrichtung am Körper anliegt, sobald das Fahrzeug in Bewegung ist."

### Artikel 53

Der zweite Absatz des abgeänderten Artikels 167 des vorerwähnten großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ergänzt:

"Dieses Verbot ist auch nicht anwendbar auf Fahrzeuge, in denen der Fahrer sich ausruht, um seine Fahrtüchtigkeit wiederzuerlangen, unter der Bedingung, daß der Stillstand des Wagens sich nicht über 12 Stunden hinauszieht, und daß diese Fahrzeuge sich auf einem Parkplatz befinden, der speziell für diese Zwecke eingerichtet und gekennzeichnet ist."

### Artikel 54

Der abgeänderte Artikel 176 des großherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch zwei neue Paragraphen 9. und 10. mit folgendem Wortlaut vervollständigt:

"9. Die halben Plätze, die in einem vor dem 1. März 1999 ausgestelltem Fahrzeugausweis eingetragen sind, sind abgeschafft. Die zuständige Kontrollstelle ist beauftragt, bei der ersten technischen Kontrolle der betreffenden Kraftfahrzeuge, ohne Kosten für den Eigentümer oder Besitzer des Kraftfahrzeugs, die Fahrzeugausweise, die halbe Plätze vermerken, gegen neue Ausweise, die sie nicht berücksichtigen, auszutauschen.

10. Die Fahrräder mit Hilfsmotor, die zum ersten Mal vor dem 1. März 1999 für den Straßenverkehr zugelassen wurden, können weiterhin im Verkehr gelassen werden.

Für die Anwendung der Vorschriften des gegenwärtigen großherzoglichen Beschlusses gelten folgende Bestimmungen:

- die Fahrräder mit Hilfsmotor und die Motocoups mit drei Rädern, die den Fahrrädern mit Hilfsmotor gleichgestellt sind, sind unbeschadet der Artikel 2 und 24 als Motorfahrräder anerkannt;
- die Motocoups mit vier Rädern die den Fahrrädern mit Hilfsmotor gleichgestellt sind, sind als vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, unbeschadet der Vorschriften der Artikel 2 und 24, anerkannt;
- die Motocoups mit drei Rädern, die den Motorrädern gleichgestellt sind, sind als dreirädrige Kraftfahrzeuge anerkannt;
- die Motocoups mit vier Rädern, die den Motorrädern gleichgestellt sind, sind als vierrädrige Kraftfahrzeuge anerkannt."

Ab dem 1. März 1999 kann kein Fahrzeug mehr als Fahrrad mit Hilfsmotor oder Motocoupe immatrikuliert werden.

### Artikel 55

Unser Verkehrsminister, Unser Justizminister, Unser Minister der Öffentlichen Macht und Unser Innenminister sind, jeder soweit es ihn betrifft, mit der Ausführung der gegenwärtigen Verordnung betraut, die im Memorial veröffentlicht und am 1. März 1999 in Kraft treten wird.

*Die Verkehrsministerin,*

**Mady Delvaux-Stehres**

*Der Justizminister,*

**Luc Frieden**

*Der Minister der Öffentlichen Macht,*

**Alex Bodry**

*Der Innenminister,*

**Michel Wolter**

Palais de Luxembourg, le 10 février 1999.

Pour le Grand-Duc:

Son Lieutenant-Représentant

**Henri**

Grand-Duc héritier

**Règlement grand-ducal du 10 février 1999 modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière.**

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 publique, 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, telle qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière;

Vu le règlement grand-ducal du 28 juin 1982 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu le règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur le transport par route de marchandises dangereuses, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu l'article 2(1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de la Force Publique et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Article 1**

L'article 2 modifié du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière, est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 2.- 1.** La perception sur place du montant de la taxe se fait soit en espèces, soit par règlement au moyen des seuls cartes de crédit et modes de paiement électronique acceptés à cet effet par les membres de la gendarmerie et de la police.

**2.** Lorsque le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, le contrevenant s'en acquittera dans un délai imparti soit dans le bureau de gendarmerie ou de police lui désigné par l'agent verbalisant, soit par versement ou virement de la taxe sur un des comptes chèques postaux spécialement ouverts à cet effet au nom de la gendarmerie ou de la police.»

**Article 2**

Le quatrième alinéa de l'article 3 modifié du règlement grand-ducal du 26 août 1993 précité est remplacé par le texte suivant:

«Les frais de versement, de virement ou d'encaissement éventuels sont à charge du contrevenant, lorsque la taxe est réglée par versement ou virement bancaire. Elles sont à charge de l'Administration si le règlement se fait par carte de crédit ou au moyen d'un mode de paiement électronique.»

**Article 3**

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Force Publique et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*La Ministre des Transports,*  
**Mady Delvaux-Stehres**

*Le Ministre de la Force Publique,*  
**Alex Bodry**

*Le Ministre des Finances,*  
**Jean-Claude Juncker**

Palais de Luxembourg, le 10 février 1999.

Pour le Grand-Duc:  
Son Lieutenant-Représentant  
**Henri**  
Grand-Duc héritier

**Règlement grand-ducal du 10 février 1999 modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière.**

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

Vu l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

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;

Vu le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce du 09 novembre 1998, celui de la Chambre des Employés Privés du 12 octobre 1998, celui de la Chambre des Métiers du 1er septembre 1998 et celui de la Chambre de Travail du 26 octobre 1998;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme 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:

**Article 1er**

La partie A. «Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques» du catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière, est modifiée et complétée comme suit:

- I.** Le terme "cycle(s) à moteur auxiliaire" dont question
- à la rubrique 10, infractions 01 et 02
  - à la rubrique 15
  - à la rubrique 20, infraction 01
  - à la rubrique 25
  - à la rubrique 25 bis
  - à la rubrique 31, infraction 01
  - aux rubriques 41-41 quinquies, infractions 06 et 07
  - à la rubrique 45, infraction 06
  - à la rubrique 70, infraction 15
  - à la rubrique 94, infractions 01 à 06
  - à la rubrique 160, phrase introductive et infractions 11 et 24
- est remplacé par le terme «cyclomoteur(s)».

- II.** Les infractions 02 et 03 de la rubrique 03 sont supprimées.

- III.** A la rubrique 04 les infractions 03 et 04 sont remplacées par le libellé suivant:

«Inobservation sur une semi-remorque\*

03	de la distance réglementaire entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque	3.000
04	de la distance réglementaire entre l'axe du pivot d'attelage et l'avant de la semi-remorque	3.000»

Les infractions 03 et 04 sont complétées par une note en bas de page avec le libellé suivant:

«\* La présente disposition ne s'applique pas aux semi-remorques immatriculées avant le 1er janvier 1991»

L'infraction 05 est complétée par une note en bas de page avec le libellé suivant:

«\* La présente disposition ne s'applique pas aux trains routiers dont le véhicule automoteur a été immatriculé avant le 31 décembre 1991, ni aux trains routiers mis en circulation pour la première fois avant le 1er mars 1999 et dont la longueur ne dépasse pas 18,35 m».

La même rubrique 04 est complétée in fine par une nouvelle infraction 06 avec le libellé suivant:

«06	inobservation sur un train routier d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg de la distance réglementaire entre l'essieu arrière du véhicule automoteur et l'essieu avant de la remorque	3.000»
-----	---	--------

- IV.** Le terme «motocoupé(s)» dont question à la rubrique 10, infraction 01, est remplacé par le terme «quadricycle(s) léger(s), tricycle(s) et quadricycle(s)».

**V.** Les infractions 08 à 09b des rubriques 12 et 12bis sont remplacées par les infractions suivantes à insérer après l'infraction 07a avec le libellé suivant:

«Défaut sur un autobus, un autocar, un camion, un tracteur de semi-remorques, une remorque ou une semi-remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg

08	de la plaque du constructeur réglementaire	2.000
09	de la plaque réglementaire relative aux dimensions	2.000
10	de la plaque unique réglementaire	2.000
11	du document unique réglementaire délivré par l'organisme chargé du contrôle technique suivant un modèle agréé par le Ministre des Transports ou, dans le cas d'un véhicule étranger, par l'autorité compétente du pays d'immatriculation de celui-ci	2.000»

**VI.** La rubrique 24 est complétée par une nouvelle infraction 05 à insérer après l'infraction 04 avec le libellé suivant:

«05 usage d'un cyclomoteur dont la vitesse par construction a été portée à plus de 45 km/h 3.000»

**VII.** Le terme «places assises entières» dont question aux infractions 05 à 05b de la rubrique 24quater est remplacé par le terme «places assises».

**VIII.** A la rubrique 25 la note en bas de page à laquelle fait référence l'infraction 02 est remplacée par le libellé suivant:

«\*\* Les valeurs en dB(A) sont différentes selon que le véhicule a été mis en circulation avant le 1er mars 1999 ou non.»

**IX.** La rubrique 25ter est remplacée par le libellé suivant:

«25ter

01	usage d'un véhicule automoteur équipé d'un moteur à allumage commandé émettant des gaz dépassant les valeurs-limites réglementaires	3.000
02	usage d'un véhicule automoteur équipé d'un moteur à allumage par compression émettant des fumées dont le coefficient d'absorption dépasse les valeurs-limites réglementaires	3.000»

Les anciennes notes en bas de page afférentes sont supprimées.

**X.** Les rubriques 32 et 32bis sont remplacées par le libellé suivant:

«32+32bis

01	usage d'un motocycle, d'un cyclomoteur, d'un c.m.a. ou d'un cycle qui n'est pas pourvu de deux freins indépendants réglementaires	3.000
02	usage d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un c.m.a. dont l'efficacité de freinage ne répond pas aux valeurs réglementaires	2.000
03	usage d'un motocycle, d'un cyclomoteur, d'un c.m.a. ou d'un cycle dont les freins peuvent être actionnés par une personne autre que le conducteur	2.000
	usage d'un motocoupé, assimilé à la catégorie des motocycles, qui n'est pas pourvu	
04	- de deux freins réglementaires	3.000
05	- d'un frein de stationnement réglementaire	3.000»

L'ancienne note en bas de page concernant la rubrique 32bis est supprimée.

**XI.** La rubrique 38 est remplacée par le libellé suivant:

«38

01	défaut de timbre à roulette réglementaire sur un cycle	3.000
02	usage d'un cyclomoteur non muni d'un timbre à roulette ou d'un avertisseur sonore réglementaire	3.000
03	usage d'un quadricycle léger non muni d'un avertisseur sonore réglementaire	3.000»

**XII.** Aux rubriques 41- 41quin, la note en bas de page est remplacée par le libellé suivant:

«\* Les critères techniques réglementaires relatifs aux présentes dispositions sont différents selon que le véhicule a été immatriculé pour la première fois avant le 1er janvier 1967, avant le 1er janvier 1979, avant le 8 décembre 1998 ou après.»

**XIII.** Le terme «motocoupés assimilés aux motocycles» dont question à la rubrique 43 est remplacé par le terme «tricycles et quadricycles».

**XIV.** A la rubrique 43bis les infractions 01 à 08 sont remplacées par le libellé suivant:

«Usage d'un cyclomoteur qui n'est pas équipé		
01	- à l'avant d'un ou de deux feux blancs réglementaires	3.000
02	- à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptré réglementaires	3.000
03	- à l'arrière d'un feu brouillard réglementaire	2.000
04	- de pédales réglementaires	2.000
Usage d'un quadricycle léger qui n'est pas équipé		
05	- à l'avant de deux feux blancs ou jaunes réglementaires	3.000
06	- à l'arrière de deux feux rouges réglementaires	3.000
07	- à l'arrière de deux catadioptrés réglementaires	3.000
08	- à l'arrière d'un ou de deux feux blancs réglementaires éclairant le numéro d'identité	2.000»

**XV.** La rubrique 49 est complétée in fine par une nouvelle infraction 17 avec le libellé suivant:

«17	usage d'un camion, d'un tracteur de semi-remorques, d'une remorque ou d'une semi-remorque d'une m.m.a. supérieure à 3,5 t qui n'est pas muni à la face arrière de plaques d'identification réglementaires*»	3.000»
-----	---	--------

La nouvelle infraction 17 est assortie d'une note en bas de page libellée comme suit:

«\*» Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules mis en circulation pour la première fois au Luxembourg avant le 1<sup>er</sup> mars 1999.»

**XVI.** A la rubrique 49ter, les infractions 06 à 09 sont remplacées par le libellé suivant:

«06	usage d'un motorcycle, d'un tricycle ou d'un quadricycle qui n'est pas muni d'un numéro de cadre réglementaire*»	3.000»
-----	--	--------

**XVII.** A la rubrique 52 l'infraction 05 est remplacée par le libellé suivant:

«05	transport sur un motorcycle muni d'un side-car de plus de quatre personnes	3.000»
-----	--	--------

**XVIII.** A la rubrique 53 les infractions 01 et 02 sont remplacées par le libellé suivant:

«01	transport d'une personne sur un cycle, un cyclomoteur ou un quadricycle léger autrement que sur un siège prévu d'origine par le constructeur et répondant aux conditions réglementaires	3.000
02	transport sur un cycle, un cyclomoteur ou un quadricycle léger d'un enfant de moins de 8 ans, autrement que sur un siège spécialement aménagé et muni de deux repose-pieds	3.000»

**XIX.** Aux rubriques 59-60, l'infraction 03 est remplacée par le libellé suivant:

«03	usage d'un véhicule non couvert par un certificat de contrôle technique valable	3.000»
-----	---	--------

Les mêmes rubriques 59-60 sont complétées par une nouvelle infraction 04 à insérer après l'infraction 03 avec le libellé suivant:

«04	usage d'un véhicule non couvert par un certificat de contrôle technique lors du déplacement vers la station de contrôle technique en dehors des conditions réglementaires	3.000»
-----	---	--------

**XX.** A la rubrique 70 l'infraction 10 est remplacée par le libellé suivant:

«10	un certificat de contrôle technique valable ou une convocation au contrôle technique à moins de se trouver sur le trajet le plus court entre le garage ou le lieu d'entrepôt du véhicule et la station de contrôle technique la plus proche en vue de rejoindre celle-ci	1.000»
-----	--	--------

**XXI.** La rubrique 73 est remplacée par le libellé suivant:

«73		
01	fait pour le propriétaire d'un cycle, d'un animal de trait, de charge ou de selle, d'un attelage ou d'un troupeau de le faire ou de le laisser conduire par un enfant de moins de 10 ans	2.000»

**XXII.** A la rubrique 107 les infractions 33 et 34 sont remplacées par le libellé suivant:

«Inobservation de la durée réglementaire de stationnement ou de parcage dans l'hypothèse où la durée d'immobilisation est contrôlée au moyen du disque de stationnement:		
33	- le dépassement n'excédant pas 30 minutes	500
34	- le dépassement excédant 30 minutes	1.000»

L'infraction 36 de la même rubrique 107 est supprimée.

**XXIII.** Aux rubriques 115 et 116 l'infraction 02 est remplacée par le libellé suivant:

«02 défaut de suivre les injonctions des agents de l'administration des douanes et accises contrôlant les dispositions légales relatives soit à la vignette prévue par la législation portant approbation et application de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, soit à la surcharge des véhicules, soit aux documents de bord et d'équipements spéciaux des véhicules 6.000»

**XXIV.** A la rubrique 136 l'infraction 10 est remplacée par le libellé suivant:

«10 refus de céder la priorité aux véhicules en service urgent énumérés à l'article 39 dont l'approche est signalée par avertisseur sonore spécial et feu bleu clignotant 3.000»

**XXV.** L'infraction 10 de la rubrique 137 est remplacée par le libellé suivant:

«10 défaut de se ranger ou de s'arrêter au besoin à l'approche d'un véhicule en service urgent énuméré à l'article 39, signalé par avertisseur sonore spécial et feu bleu clignotant 3.000»

**XXVI.** Les infractions 13 et 14 de la rubrique 139 sont remplacées par le libellé suivant:

«conduite d'un cyclomoteur à une vitesse supérieure à 45 km/h

13 le dépassement étant inférieur à 15 km/h 2.000

14 le dépassement étant supérieure à 15 km/h 6.000»

**XXVII.** L'infraction 02 de la rubrique 149bis est remplacée par le libellé suivant:

«02 défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante par les feux prescrits un tricycle, un quadricycle et un quadricycle léger 3.000»

**XXVIII.** La rubrique 160bis est remplacée par le texte suivant:

«160bis

01 défaut pour une personne adulte de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire 2.000

02 transport d'un enfant de moins de 3 ans autrement que dans un dispositif de retenue spécial homologué 2.000

03 transport d'un enfant de 3 à 11 ans à l'avant d'une voiture à personnes ou d'un véhicule utilitaire, si une place est disponible à l'arrière et que l'enfant n'est pas placé dans un dispositif de retenue homologué 2.000

04 transport d'un enfant de 3 à 11 ans aux places autres que celles de la rangée avant sans utiliser un dispositif de retenue homologué lorsqu'un tel dispositif est disponible à bord du véhicule 2.000

05 transport d'un enfant de 3 à 11 ans aux places autres que celles de la rangée avant sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire 2.000

06 transport d'un enfant dans un dispositif de retenu spécial tourné vers l'arrière sur une place à laquelle correspond un système de protection du type air-bag frontal 2.000

07 transport d'un enfant dans un dispositif de retenue non réglementaire 2.000

08 transport non réglementaire d'un enfant dans un dispositif de retenue 2.000

09 défaut pour le passage d'une voiture à personne, d'un véhicule utilitaire ou d'une camionnette d'utiliser en priorité les places équipées d'une ceinture de sécurité 2.000

10 défaut de présenter l'autorisation ministérielle dispensant du port de la ceinture de sécurité 1.000»

**XXIX.** L'infraction 02 de la rubrique 167 est modifiée comme suit:

«02 utilisation comme logis d'un véhicule en stationnement ou parké sur la voie publique sur des emplacements spécialement aménagés et signalés à ces fins autrement qu'afin de recouvrer sa capacité de conduire et à condition que le temps ne se prolonge pas au-delà de 12 heures 1.000»

**Article 2**

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<sup>er</sup> mars 1999.

*La Ministre des Transports,*  
**Mady Delvaux-Stehres**

*Le Ministre de la Justice,*  
**Luc Frieden**

*Le Ministre de la Force Publique,*  
**Alex Bodry**

*Le Ministre de l'Intérieur,*  
**Michel Wolter**

Palais de Luxembourg, le 10 février 1999.

Pour le Grand-Duc:  
Son Lieutenant-Représentant  
**Henri**  
Grand-Duc héritier