GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

RECUEIL
DE LÉGISLATION ROUTIÈRE

LÉGISLATION : Mémorial A - 221 du 28 mars 2018

PRISE D'EFFET : 1er avril 2018

JURISPRUDENCE: Pasicrisie administrative luxembourgeoise: jusqu'au 2 septembre 2013
Pasicrisie luxembourgeoise: jusqu'au 2 septembre 2013
Jurisprudence administrative (Jurad): jusqu'au 2 septembre 2013
Arrêts de la Cour Constitutionnelle: jusqu'au 2 septembre 2013

publié par le

MINISTÈRE DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES

Département des Transports

L-2938 Luxembourg

PLAN GÉNÉRAL
DU
CODE DE LA ROUTE

CIRCULATION SUR TOUTES LES VOIES PUBLIQUES

Loi du 14 février 1955

Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955

AVERTISSEMENTS TAXÉS

Règlement grand-ducal du 26 août 1993

CIRCULATION ROUTIÈRE

Généralités

Poids lourds

Voies et places non ouvertes au public

Taxis

Contrôles

PERMIS DE CONDUIRE

IMMATRICULATION - HOMOLOGATION

MARCHANDISES DANGEREUSES

SIGNES DISTINCTIFS

ASSURANCES

TAXES

CONVENTIONS INTERNATIONALES

SOMMAIRE

Table des matières 3

CIRCULATION SUR TOUTES LES VOIES PUBLIQUES

Loi du 14 février 1955 . . . . . **10**
Jurisprudence *44*
Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 . . . . . **52**
Jurisprudence *271*

AVERTISSEMENTS TAXÉS **274**
Jurisprudence *398*

CIRCULATION ROUTIÈRE **399**
Généralités *402*
Poids lourds *455*
Voies et places non ouvertes au public *472*
Taxis *485*
Contrôles *533*
Jurisprudence *590*

PERMIS DE CONDUIRE **592**
Jurisprudence *644*

IMMATRICULATION - HOMOLOGATION **645**
Jurisprudence *976*

MARCHANDISES DANGEREUSES **977**

SIGNES DISTINCTIFS **1030**
Jurisprudence *1045*

ASSURANCES **1046**
Jurisprudence *1064*

TAXES **1065**

CONVENTIONS INTERNATIONALES **1069**
Jurisprudence *1073*

TABLE DES MATIÈRES

CIRCULATION SUR TOUTES LES VOIES PUBLIQUES

LOI DU 14 FÉVRIER 1955

Loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (telle qu'elle a été modifiée) 11

Jurisprudence 44

ARRÊTÉ GRAND-DUCAL DU 23 NOVEMBRE 1955

Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (tel qu'il a été modifié) **53**

Jurisprudence 271

AVERTISSEMENTS TAXÉS

Règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points (tel qu'il a été modifié) 275

Jurisprudence *398*

CIRCULATION ROUTIÈRE

Généralités

Règlement grand-ducal du 28 février 1994 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil des Communautés Européennes du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports de voyageurs effectués par autocars et par autobus, et du règlement (CEE) n° 1839/92 de la Commission des Communautés Européennes portant modalité d'application du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil 402

Règlement grand-ducal du 31 octobre 2008 concernant la réglementation de la circulation sur la grande voirie et les aires de service (tel qu'il a été modifié) 404

Règlement grand-ducal du 4 décembre 2008 concernant la réglementation de la circulation sur la place d'Europe à Luxembourg-Kirchberg 420

Règlement grand-ducal du 12 avril 2015

1. portant réglementation de la circulation sur les voies et places publiques situées dans l'enceinte du Port de Mertert et
2. portant modification du règlement grand-ducal modifié du 11 mars 1997 portant règlement de la police du Port de Mertert et de ses dépendances 421

Règlement grand-ducal du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg. 423

Règlement grand-ducal du 26 février 2016 concernant les voies réservées aux véhicules des services de transports publics sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 28 juillet 2011 concernant les voies réservées aux véhicules des services de transports publics sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations . . . 432

Règlement grand-ducal du 29 mars 2016 concernant les limitations de la vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie normale de l'Etat en dehors des agglomérations et abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2012 concernant les limitations de la vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie normale de l'Etat en dehors des agglomérations 434

Règlement grand-ducal du 3 septembre 2016 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg 443

Règlement grand-ducal du 3 mars 2017 concernant les intersections à sens giratoire sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations 451

Poids lourds

Règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique (tel qu'il a été modifié) 455

Règlement grand-ducal du 13 juillet 1995 déviant certains trafics de poids lourds sur la Collectrice du Sud (A 13) (tel qu'il a été modifié) 459

Règlement grand-ducal du 6 janvier 1997 interdisant la circulation des poids lourds sur certains chemins repris menant vers la N 7 entre Luxembourg et Lorentzweiler 461

Règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés 463

Règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg 465

Règlement grand-ducal du 31 octobre 2007 concernant l'interdiction de dépassement pour les poids lourds sur une partie du réseau autoroutier (tel qu'il a été modifié) 466

Règlement grand-ducal du 2 juillet 2009 concernant la circulation des poids lourds ayant pour destination les zones industrielles de Bettembourg, l'Eurohub ou le Terminal ferroviaire 467

Règlement grand-ducal du 28 juillet 2014

1. concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées et
2. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points. 468

Voies et places non ouvertes au public

Règlement grand-ducal du 25 août 1975 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques aux voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers (tel qu'il a été modifié) 472

Règlement grand-ducal du 29 novembre 1977 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à une place non ouverte au public, mais accessible à un certain nombre d'usagers 473

Règlement grand-ducal du 19 mai 1992 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public mais accessibles à un certain nombre d'usagers 474

Règlement grand-ducal du 28 août 1997 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public mais accessibles à un certain nombre d'usagers 476

Règlement grand-ducal du 6 août 1999 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers (tel qu'il a été modifié) 477

Règlement grand-ducal du 1er décembre 2006 portant application des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers. 481

Règlement grand-ducal du 27 mars 2009 portant application des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers. 482

Règlement grand-ducal du 27 janvier 2011 concernant la réglementation de la circulation sur des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers 483

Taxis

Loi du 5 juillet 2016 portant

a) organisation des services de taxis et
b) modification du Code de la consommation. 485

Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016
1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis;
2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points;
4) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg;
5) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour courses en taxi; et
6) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant règlementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg 499

Règlement ministériel du 22 décembre 1997 concernant les modalités d'application de la législation portant réglementation des services de taxis 516

Règlement ministériel du 28 juillet 2016 concernant les modalités d'application de la réglementation portant organisation des services de taxis 522

Contrôles

Règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres (tel qu'il a été modifié) 533

Règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (tel qu'il a été modifié) 537

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011
a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs 553

Règlement grand-ducal du 18 novembre 2011 concernant les critères techniques et les conditions d'homologation des appareils servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme des usagers de la route ainsi que les modalités d'application des vérifications prévues pour déterminer l'état alcoolique, la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses des usagers de la route et modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques 581

Jurisprudence 590

PERMIS DE CONDUIRE

Loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet
1. le développement et la diversification économiques et
2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
(telle qu'elle a été modifiée) 593

Règlement grand-ducal du 8 mai 1999 relatif aux matières de la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cette formation (tel qu'il a été modifié) 597

Règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs (tel qu'il a été modifié) . . 603

Règlement grand-ducal du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire (tel qu'il a été modifié) 612

Règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement (tel qu'il a été modifié) . . . 618

Règlement grand-ducal du 7 août 2012 déterminant les normes applicables aux examinateurs chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire. 626

Règlement grand-ducal du 22 juin 2016 fixant les conditions et le modèle du certificat médical pour l'obtention, la transcription ou le renouvellement du permis de conduire 632

Règlement ministériel du 22 janvier 2010 relatif à l'instauration de la commission consultative et de l'examen prévus dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs 636

Règlement ministériel du 30 mars 2012 relatif aux modalités des cours de formation prévus dans le cadre du permis de conduire (tel qu'il a été modifié) 638

Règlement ministériel du 22 mai 2015 relatif aux codes nationaux à apposer sur le permis de conduire 643

Jurisprudence 644

IMMATRICULATION - HOMOLOGATION

Loi du 14 juillet 2005 portant approbation

– de la révision 2, entrée en vigueur le 16 octobre 1995, de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958 et approuvé par la loi du 1er août 1971, (Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions);
– de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et des Annexes A et B, faits à Genève, le 25 juin 1998 646

Règlement grand-ducal du 30 janvier 1983 portant acceptation de certains Règlements annexés à l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (tel qu'il a été modifié) 647

Règlement grand-ducal du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues. 748

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (tel qu'il a été modifié) 780

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers. 943

Règlement ministériel du 23 septembre 1986 concernant l'autorisation de frapper un numéro de châssis 975

Jurisprudence 976

MARCHANDISES DANGEREUSES

Loi du 9 avril 1986 relative aux 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 publique (telle qu'elle a été modifiée) 978

Loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail et par voie navigable de marchandises dangereuses. 980

Loi du 21 décembre 2012 concernant les équipements sous pression transportables (telle qu'elle a été modifiée). . . 982

Règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) comme carburant pour la propulsion des véhicules automoteurs (tel qu'il a été modifié) 993

Règlement grand-ducal du 24 décembre 1999 relatif aux fonctions et au certificat de formation du conseiller à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses (tel qu'il a été modifié) 1001

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses (tel qu'il a été modifié) 1006

SIGNES DISTINCTIFS

Arrêté grand-ducal du 31 décembre 1955 concernant l'identification des véhicules de l'Armée 1031

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées 1033

Règlement grand-ducal du 16 avril 2003 concernant l'usage du signe distinctif particulier «médecin en service» 1039

Règlement grand-ducal du 6 avril 2013 concernant la création et l'usage d'un signe distinctif particulier «Presse» . . 1042

Règlement ministériel du 26 janvier 1984 concernant la création et l'usage d'un signe distinctif particulier «PRESSE SPORTIVE» 1043

Règlement ministériel du 24 mars 1988 concernant l'usage du signe distinctif «médecin de garde» 1044

Jurisprudence 1045

ASSURANCES

Loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (telle qu'elle a été modifiée) 1047

Règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (tel qu'il a été modifié) 1056

Jurisprudence 1064

TAXES

Loi du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (telle qu'elle a été modifiée) 1066

Règlement grand-ducal du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (tel qu'il a été modifié) 1067

CONVENTIONS INTERNATIONALES

Loi du 16 mai 1957 portant approbation de l'Accord relatif à la signalisation des chantiers, portant modification de l'Accord européen du 16 septembre 1950 complétant la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière, signé à Genève le 16 décembre 1955 1070

Loi du 3 mars 1961 portant approbation de l'Accord Européen relatif aux marques routières, signé à Genève, le 13 décembre 1957 1070

Loi du 23 avril 1970 portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Protocole de signature y relatif et des Annexes A et B audit Accord, en date, à Genève, du 30 septembre 1957 1070

Loi du 27 mai 1975 portant approbation

- de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968
- de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968
- de l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève, le 1er mai 1971
- de l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève, le 1er mai 1971
- du Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, en date, à Genève, du 1er mars 1973 1071

Loi du 13 décembre 1975 portant approbation de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et des actes annexes, signés à Luxembourg, le 24 mai 1966 1072

Loi du 18 décembre 1975 portant approbation du Protocole additionnel, signé à Bruxelles le 26 septembre 1968, à la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à Luxembourg, le 24 mai 1966 1072

Jurisprudence 1073

CIRCULATION SUR TOUTES LES VOIES PUBLIQUES – Loi du 14 février 1955

Sommaire

Loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (telle qu'elle a été modifiée) 11

Jurisprudence 44

Loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,

(Mém. A - 15 du 7 mars 1955, p. 471)

modifiée par:

Rectificatif du 28 mars 1955 (Mém. A - 26 du 19 avril 1955, p. 657)

Loi du 2 mars 1963 (Mém. A - 13 du 16 mars 1963, p. 179; doc. parl. 773)

Loi du 17 avril 1970 (Mém. A - 24 du 6 mai 1970, p. 516; doc. parl. 1330)

Loi du 1er août 1971 (Mém. A - 54 du 18 août 1971, p. 1510; doc. parl. 1463)

Loi du 7 avril 1976 (Mém. A - 19 du 27 avril 1976, p. 278; doc. parl. 1346)

Loi du 7 juillet 1977 (Mém. A - 43 du 29 juillet 1977, p. 1318; doc. parl. 2077)

Loi du 31 mars 1978 (Mém. A - 24 du 27 avril 1978, p. 464; doc. parl. 2025)

Loi du 9 juillet 1982 (Mém. A - 57 du 14 juillet 1982, p. 1298; doc. parl. 2505)

Loi du 3 mai 1984 (Mém. A - 44 du 23 mai 1984, p. 651; doc. parl. 2430)

Loi du 28 janvier 1986 (Mém. A - 7 du 4 février 1986, p. 650; doc. parl. 2874)

Loi du 8 avril 1986 (Mém. A - 32 du 24 avril 1986, p. 1196; doc. parl. 2875)

Loi du 7 septembre 1987 (Mém. A - 80 du 1er octobre 1987, p. 1844; doc. parl. 2912)

Loi du 16 juin 1989 (Mém. A - 41 du 26 juin 1989, p. 774; doc. parl. 2958)

Loi du 15 janvier 1991 (Mém. A - 2 du 17 janvier 1991, p. 23; doc. parl. 3392)

Loi du 21 décembre 1991 (Mém. A - 87 du 28 décembre 1991, p. 1857; doc. parl. 3444)

Loi du 1er juillet 1992 (Mém. A - 45 du 1er juillet 1992, p. 1470; doc. parl. 3527)

Loi du 27 juillet 1993 (Mém. A - 57 du 28 juillet 1993, p. 1099; doc. parl. 3702)

Loi du 26 août 1993 (Mém. A - 69 du 28 août 1993, p. 1258; doc. parl. 3486)

Loi du 18 mars 1997 (Mém. A - 29 du 28 avril 1997, p. 1106; doc. parl. 3802)

Loi du 2 août 1997 (Mém. A - 60 du 18 août 1997, p. 1758; doc. parl. 4323)

Loi du 5 juin 1998 (Mém. A - 44 du 12 juin 1998, p. 674; doc. parl. 4184)

Loi du 30 juillet 2002 (Mém. A - 92 du 14 août 2002, p. 1866; doc. parl. 4752A)

Loi du 2 août 2002 (Mém. A - 93 du 16 août 2002, p. 1884; doc. parl. 4712)

Loi du 6 juillet 2004 (Mém. A - 134 du 28 juillet 2004, p. 1912; doc. parl. 5256)

Loi du 22 décembre 2006 (Mém. A - 239 du 29 décembre 2006, p. 4710; doc. parl. 5611)

Loi du 18 septembre 2007 (Mém. A - 180 du 27 septembre 2007, p. 3348; doc. parl. 5366; Dir. 1999/37 et 2003/127)

Loi du 5 juin 2009 (Mém. A - 154 du 1er juillet 2009, p. 2294; doc. parl. 5906)

Loi du 12 mars 2011 (Mém. A - 59 du 6 avril 2011, p. 1062; doc. parl. 6195)

Acte grand-ducal rectificatif du 2 mai 2011 (Mém. A - 101 du 20 mai 2011, p. 1610)

Loi du 7 août 2012 (Mém. A - 181 du 27 août 2012, p. 2686; doc. parl. 6431; dir. 2006/126)

Loi du 26 décembre 2012 (Mém. A - 287 du 31 décembre 2012, p. 4520; doc. parl. 6383)

Loi du 22 mai 2015 (Mém. A - 92 du 28 mai 2015, p. 1550; doc. parl. 6399)

Loi du 25 juillet 2015 (Mém. A - 180 du 16 septembre 2015, p. 4338 ; doc. parl. 6714)

Loi du 2 septembre 2015 (Mém. A - 174 du 9 septembre 2015, p. 4148; doc. parl. 6711)

Loi du 26 janvier 2016 (Mém. A - 8 du 28 janvier 2016, p. 242; doc. parl. 6715; dir. 2014/45/UE; dir. 2014/46/UE; dir. 2014/47/UE)

Loi du 29 mars 2016 (Mém. A - 51 du 31 mars 2016, p. 948; doc. parl. 6927)

Loi du 2 août 2017 (Mém. A - 755 du 21 août 2017; doc. parl. 7117; dir. 2015/719/UE)

Loi du 9 mars 2018 (Mém. A - 195 du 20 mars 2018; doc. parl. 7101; dir. 2007/46/CE)

Loi du 27 mars 2018 (Mém. A - 221 du 28 mars 2018; doc. parl. 6861)

modifiée implicitement par:

Loi du 1er août 2001 (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440; doc. parl. 4722).

Texte coordonné au 28 mars 2018

Version applicable à partir du 1er avril 2018

Art. 1er.

Un règlement d'administration publique prescrira les mesures de police auxquelles sera soumise la circulation sur les voies publiques et sur les voies ouvertes au public.

Il établira notamment:

les dispositions concernant l'identification, l'immatriculation, le contrôle et l'aménagement des véhicules y compris celui de leurs chargements;

les règles concernant le transport des personnes, les permis de conduire et les conditions à remplir par les conducteurs et les instructeurs;

les prescriptions relatives aux voies publiques et à la signalisation routière.

(Loi du 1er août 1971)

«Un règlement d'administration publique énumérera les voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers, auxquelles les dispositions de la présente loi ainsi que ses mesures d'exécution seront applicables.» *(Loi du 28 janvier 1986)* «Ce règlement fixera les conditions sous lesquelles le directeur de l'administration des Ponts et Chaussées pourra interdire ou restreindre la circulation sur ces voies et places et y assurer la signalisation routière avec effet obligatoire pour les usagers.»

(Loi du 6 juillet 2004)

«Un règlement grand-ducal détermine la classification des véhicules pouvant être admis à la circulation au Luxembourg.»

Art. 2.

(Loi du 9 juillet 1982)

«*Paragraphe 1er*

(Loi du 22 mai 2015)

«Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après «le ministre», délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:»

1) présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'autres intoxications;
2) n'offre pas, compte tenu des faits d'inhabileté ou de maladresse suffisamment concluants constatés à sa charge, les garanties nécessaires à la sécurité routière;
3) est dépourvu du sens des responsabilités requis, dans l'intérêt de la sécurité routière, pour la conduite d'un véhicule;
4) souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire;

(Loi du 28 janvier 1986)

«5) refuse d'exécuter la décision du ministre des Transports l'invitant à produire un certificat médical récent ou à faire inscrire sur le permis de conduire la prolongation ou le renouvellement de la période de stage ou la restriction de son droit de conduire;»

6) a fait une fausse déclaration ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription.

(Loi du 22 mai 2015)

«Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.»

(Loi du 28 janvier 1986)

«Le «ministre»[1] peut faire dépendre de la réussite de l'intéressé à un examen de contrôle théorique et pratique ou à un examen de contrôle théorique ou pratique la restitution d'un permis de conduire retiré ou suspendu ainsi que la mainlevée d'un refus de renouveler un permis de conduire. Dans les mêmes conditions ainsi qu'en cas de mainlevée d'une restriction d'emploi ou de validité ou en cas de mainlevée d'un refus de transcription, il peut obliger l'intéressé à accomplir une période probatoire qui n'excédera pas douze mois; les modalités de cette période probatoire sont déterminées par règlement grand-ducal.»

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures qui précèdent.

Il peut être créé un permis de conduire pour les chauffeurs qui exercent à titre principal la profession de conducteur de véhicules automoteurs.

Paragraphe 2

Les permis de conduire militaires sont délivrés, renouvelés et retirés par le «commandant de l'Armée»[2] ou son délégué.

Paragraphe 3

Les instructeurs civils sont agréés par «ministre»[1].

Les instructeurs militaires sont agréés par le «commandant de l'Armée»[2] ou son délégué.»

((Loi du 6 juillet 2004)

«Paragraphe 4»

(Loi du 26 janvier 2016)

«Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire. La mise en œuvre de cette gestion peut être déterminée par un règlement grand-ducal. Un règlement grand-ducal arrête en outre les normes applicables aux agents chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que les critères du système d'assurance-qualité dont la SNCA est tenue de disposer en vue d'assurer et de maintenir la qualité de travail des agents concernés.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 1er, les employés de l'Etat en service qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire, peuvent être chargés d'effectuer pour compte de la SNCA des tâches relevant de la réception des examens du permis de conduire. « Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. »[3] Avant d'exercer leurs fonctions, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: «Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.»

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des permis de conduire, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour la SNCA, agissant comme sous-traitant du ministre dans l'accomplissement de ses missions légales prévues à l'alinéa 1er.»

(…) *(Abrogé par la loi du 26 janvier 2016)*

(Loi du 2 août 2002)

«Art. 2bis.

Paragraphe 1er

Tout permis de conduire est initialement affecté de 12 points.

L'affectation du nombre initial de points intervient au moment de la délivrance ou de la transcription du permis de conduire. Cette affectation intervient dans le cas de la reconnaissance d'un permis de conduire en vertu des directives communautaires relatives au permis de conduire, au moment de l'établissement par le titulaire de sa résidence normale au Luxembourg. Pour les personnes qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg ou qui, arrivant d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, n'ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg, cette affectation intervient au moment où celles-ci ont fait au Luxembourg l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours après un avertissement taxé pour une des infractions énumérées au paragraphe 2. Pour les permis de conduire délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur des dispositions du présent article cette affectation intervient au moment de la prise d'effets de ces dispositions.

1 Modifié par la loi du 22 mai 2015.
2 Modifié par la loi du 28 janvier 1986.
3 Modifié par la loi du 9 mars 2018.

Paragraphe 2

(Loi du 22 mai 2015)

«Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:[1]

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
«9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points»[1]
«10)»[2]	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
«11)»[2]	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
«12)»[2]	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
«13)»[2]	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
«14)»[2]	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
«15)»[2]	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points

1 Ces dispositions n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015.

«16)»[2]	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
«17»[2]	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
«18)»[2]	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
«19)»[2]	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
«20)»[2]	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
«21)»[2]	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
«22)»[2]	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
«23)»[2]	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
«24)»[2]	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
«25)»[2]	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
«26)»[2]	– l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection – le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement	2 points
«27)»[2]	l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation	2 points»

1 Modifié par la loi du 2 août 2017.
2 Renuméroté par la loi du 2 août 2017.

Pour autant qu'une des infractions mentionnées ci-avant ait été commise sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable, et tout avertissement taxé dont le contrevenant s'est acquitté dans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction, entraîne une réduction du nombre de points affecté au permis de conduire. Cette réduction intervient de plein droit.

En cas de concours idéal d'infractions, seule la réduction de points la plus élevée est appliquée. En cas de concours réel, la réduction de points se cumule dans la limite de 6 points, lorsqu'il s'agit exclusivement de contraventions, et dans la limite de 8 points, lorsqu'il y a au moins un délit parmi les infractions retenues.

La réduction de points suite à une décision judiciaire a lieu au moment où cette décision devient irrévocable.

La réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. Avant de décerner un avertissement taxé en relation avec une contravention donnant lieu à une réduction de points le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises avise le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de cet avertissement taxé. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Lorsque la réalité d'une infraction entraînant une perte de points est établie dans les conditions qui précèdent, le «ministre»[1] fait procéder à une réduction conséquente du nombre de points dont le permis de conduire de l'auteur de l'infraction se trouve en ce moment affecté.

Toute réduction de points donne lieu à une information écrite de l'intéressé sur la ou les infractions à l'origine de la réduction de points ainsi que sur le nombre de points dont le permis de conduire concerné reste affecté. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

1 Modifié par la loi du 22 mai 2015.

Paragraphe 3

La perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire entraîne pour son titulaire la suspension du droit de conduire. Des points négatifs ne sont pas mis en compte.

Cette suspension est constatée par un arrêté pris par le «ministre»[1]; les modalités en sont déterminées par règlement grand-ducal.

(Loi du 18 septembre 2007)

«La suspension du droit de conduire est de 12 mois. Dans le cas d'une nouvelle perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire intervenant endéans un délai de 3 ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure du droit de conduire a pris fin, la durée de la suspension est portée à 24 mois. Au cours de la suspension du droit de conduire le titulaire du permis de conduire concerné doit se soumettre à la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article «4sexies»[1].»

La restitution du droit de conduire, à l'échéance des durées de suspension prévues à l'alinéa qui précède s'effectue sans préjudice du droit du «ministre»[1] de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2.

Lors de la restitution du droit de conduire le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 points.

Pendant la durée d'application d'une suspension du droit de conduire les mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 restent sans effet.

(Loi du 18 septembre 2007)

«La suspension du droit de conduire est provisoirement levée pour permettre aux intéressés de se rendre par le trajet le plus direct au lieu où est organisée la partie pratique de la formation dont question au premier alinéa de l'article «4sexies»[2] , d'y participer et de rentrer.»

Paragraphe 4

(Loi du 18 septembre 2007)

«Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article «4sexies»[2], a droit à la reconstitution de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. La durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne comptent pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points.»

L'option du premier alinéa du présent paragraphe n'est plus donnée dès le moment où, sous l'effet de condamnations judiciaires devenues irrévocables ou d'avertissements taxés dont l'intéressé s'est acquitté, le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit à zéro. Elle n'est pas non plus donnée dans un délai de 24 mois qui suit le terme d'une suspension du droit de conduire.

Paragraphe 5

Si pendant un délai de trois ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions.»

(Loi du 18 septembre 2007)

«La durée d'application d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, et la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe.»

1 Modifié par la loi du 26 janvier 2016.

Paragraphe 6[1]

(Dispositions transitoires concernant le permis à point maintenant caduques)

(Loi du 22 mai 2015)

«Art. 3.

Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;
4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;
9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.»

(Loi du 26 janvier 2016)

«Art. 4.

(1) Les types de véhicules à moteur et les types de remorques qui sont destinées à y être attelées doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg des véhicules routiers qui y correspondent, répondre aux exigences des directives de l'Union européenne en matière de réception automobile et faire l'objet d'une réception conforme aux exigences de ces directives, dénommée réception par type européenne ou homologation européenne, et donnant lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand- ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Mémorial et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Mémorial.

A défaut de réception par type européenne, ces types de véhicules doivent faire l'objet d'une réception par type nationale, qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné et présenté à l'immatriculation au Luxembourg, à moins que le véhicule routier à immatriculer fasse l'objet d'une réception nationale individuelle dont question au paragraphe 3.

(2) Tout véhicule à moteur ainsi que toute remorque qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique ayant sa résidence normale au Luxembourg ou qui appartient à ou est détenu par une personne morale qui a son siège social au Luxembourg ne peut y être mis en circulation sur la voie publique qu'à condition d'y être immatriculé. Les véhicules routiers qui appartiennent ou qui sont détenus par une personne physique n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale n'y ayant pas son siège social ne peuvent être immatriculés que dans les limites déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de remise en circulation au Luxembourg d'un véhicule qui y a été immatriculé et qui a changé de propriétaire, ce véhicule doit faire l'objet d'une transcription.

Les conditions sous lesquelles les véhicules routiers sont soumis à l'immatriculation sont arrêtées par un règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités de cette immatriculation ainsi que les critères de délivrance du certificat d'immatriculation requis en vue de la mise en circulation de ces véhicules sur la voie publique. Il peut en outre prévoir les conditions suivant lesquelles le ministre peut exempter certaines catégories de véhicules de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles le ministre peut autoriser le report temporaire de l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg, ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre peut autoriser la mise en circulation d'un véhicule routier sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Les certificats d'immatriculation ainsi que les autorisations aux fins de l'apposition sur des véhicules routiers de signes dis-

1 Pour mémoire, le libellé du paragraphe 6 était le suivant: «Les dispositions du présent article 2bis entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit leur publication au Mémorial. Elles n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés dressés pour des faits commis à partir de la date de leur entrée en vigueur».

tinctifs particuliers ou de plaques spéciales sont délivrés par le ministre. Ces documents sont remplacés pour les véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif par une fiche caractéristique dont un règlement grand-ducal détermine les inscriptions, et qui est délivrée par le Chef de l'Etat-major.

A condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé:

1. par le propriétaire ou détenteur du véhicule ainsi que par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été attribué au véhicule en vue de son immatriculation:
   a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;
   b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4bis;
   c) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;
2. par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à ce garage ou cet atelier:
   a) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;
   b) dans un rayon de dix kilomètres autour du garage ou de l'atelier de réparation;
   c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin.

(3) En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers par rapport au type réceptionné est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences.

A défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1er, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er, d'une réception nationale individuelle.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités des vérifications et contrôles visés ci-avant.

(4) Les modifications et les transformations d'un véhicule soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire ou le détenteur du véhicule en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1er avant la remise en circulation sinon, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues.

Si les conditions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4bis sont réunies, le véhicule doit en outre être soumis à un contrôle technique, tel que prévu audit article 4bis. Lorsque les modifications et les transformations dont question à l'alinéa 1er sont de nature à modifier la structure ou la conception technique d'un véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette modification ou transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de la modification ou transformation par une attestation de modification ou de transformation.

Un règlement grand-ducal détermine le modèle et les modalités de délivrance de l'attestation de modification ou de transformation visée à l'alinéa 2 ainsi que les modalités du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er.

(5) Lorsque le châssis ou le cadre ou une partie du châssis ou du cadre d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg a été remplacé, lorsque la visibilité ou la lisibilité du numéro d'identification du véhicule est entravée, ou lorsque malgré son caractère obligatoire, ce numéro fait défaut, la SNCA procède respectivement à la réinscription de ce numéro ou à l'inscription d'un nouveau numéro à un endroit facilement accessible du véhicule.

(6) Les numéros d'immatriculation pour les véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les numéros de plaque rouge et les numéros d'identité pour les véhicules routiers non soumis à l'immatriculation et mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale sont, le cas échéant, attribués par le ministre. Les numéros d'identité des véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif sont attribués par le Chef de l'Etat-major.

Nul ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro d'immatriculation particulier. L'attribution des numéros d'immatriculation se fait en série courante dans l'ordre alphabétique et numérique selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal. Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé.

Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulière de numéros dictées notamment par des considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier.

Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être accordés sur demande écrite, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur à 250 euros, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal; des montants différents peuvent être prévus en fonction des conditions d'octroi et de la composition des numéros.

Est considéré comme numéro d'immatriculation personnalisé tout numéro attribué en dehors de l'ordre alphanumérique de la série courante et des séries spéciales.

Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'au retrait de la circulation, de la destruction ou de l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant.

(7) Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que des opérations de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4. Il peut en outre charger la SNCA du traitement des données générées par ces tâches administratives ainsi que par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1, 3 et 6 l'article 4bis.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, la SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre dans le cadre de cette gestion, est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires et détenteurs des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

(. . .) *(supprimé par la loi du 9 mars 2018)*

Sans préjudice des taxes prévues par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la circulation et la conduite de véhicules, le prix que la SNCA peut percevoir pour les prestations effectuées en vue de l'immatriculation des véhicules routiers ne peut pas dépasser le montant de 50 euros par opération, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Un règlement grand-ducal détermine la mise en œuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que le prix que la SNCA est en droit de percevoir en vertu de l'alinéa 4.

Les fabricants des plaques d'immatriculation communiquent à la SNCA les informations à leur disposition concernant les requérants de plaques d'immatriculation afin d'assurer la traçabilité de leur délivrance. Un règlement grand-ducal en détermine les modalités.

(8) A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée, lorsque le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. Ces délais sont portés à quatre ans pour les véhicules historiques. La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique.

(9) Le ministre peut retirer des certificats d'immatriculation périmés ou couvrant des véhicules routiers qui ne répondent pas aux indications du procès-verbal de réception ou du certificat de conformité européen ou national ou qui présentent une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités comportant un danger immédiat pour la circulation. Dans les mêmes conditions il peut aussi retirer les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers et aux plaques spéciales sous le couvert desquels des véhicules routiers sont mis en circulation sur la voie publique ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation.

(10) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. La décision ministérielle est motivée.

(11) Le refus de remettre aux fonctionnaires de la Police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait des documents mentionnés au paragraphe 9 et des plaques rouges est puni d'une amende de 251 à 5.000 euros.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura importé ou mis en vente des véhicules routiers ou des éléments et composants de véhicules routiers qui ne satisfont pas aux exigences du présent article.

(Loi du 9 mars 2018)

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel :

1° fait une fausse déclaration ;

2° falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service ;

3° dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception ;

4° utilise des dispositifs d'invalidation ;

5° refuse l'accès aux informations. »

(Loi du 9 mars 2018)

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type. »

Le fait de mettre en circulation ou de faire circuler un véhicule routier muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule routier dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer des poursuites pénales contre un tiers est puni d'un emprisonnement de deux mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent paragraphe prononcera la confiscation de l'objet du délit même si celui-ci n'appartient pas au condamné.»

(Loi du 26 janvier 2016)

«Art. 4bis.

(1) *(Loi du 9 mars 2018)* « Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément à l'article 4quater, paragraphe 3, et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément à l'article 4ter paragraphe 1er. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique. »

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3:

1. au moins annuellement pour
   a) les autobus et les autocars;
   b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
   c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
   d) les camionnettes;

   (Loi du 9 mars 2018)

   « e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ; »
   f) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;
   g) les remorques destinées au transport de personnes;

2. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour
   a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;
   b) les véhicules historiques;
   c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
3. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, si lors du contrôle technique périodique d'un véhicule routier dont question au point 1. sous a) à c) de l'alinéa qui précède, une défectuosité ou une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement grand-ducal, est constatée, l'échéance du prochain contrôle technique périodique est ramenée à six mois.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 4, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique:

1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;
2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;
3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
4. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et qui ne sont pas destinés à dépasser 25 km/h, lorsqu'ils traînent un ou plusieurs autres véhicules;
5. les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1950.

(2) Le certificat de contrôle technique d'un véhicule routier précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du paragraphe 1er. En cas de doute, la validité du certificat de contrôle technique peut être vérifiée avant de le reconnaître.

(3) Tout véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg fait en outre l'objet d'un contrôle technique dans les cas suivants:

1. après un accident ayant rendu nécessaire une réparation importante d'au moins un des principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins;
2. avant sa remise en circulation sur la voie publique, sur instruction de la SNCA, dans le cas d'un contrôle de conformité du véhicule effectué dans les conditions des paragraphes 3 et 4 de l'article 4 et ayant révélé une défectuosité ou une non-conformité de nature à en affecter la sécurité;
3. sur convocation spéciale du ministre, en cas de défectuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au ministre par la compagnie d'assurance qui a fait constater cette défectuosité par un expert qu'elle a désigné à la suite d'un accident n'ayant pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal de la part des fonctionnaires de la Police grand-ducale ou en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de défectuosité grave ou de non-conformité manifeste constatée sur le territoire national de celles-ci dans le cadre d'un contrôle technique routier sur leur territoire;
4. sur convocation spéciale du ministre, en cas de non-conformité manifeste du véhicule aux caractéristiques techniques figurant au procès-verbal d'agréation ou de défectuosité technique manifeste du véhicule, constatés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises.

L'obligation du contrôle technique visée aux points 2., 3. et 4. de l'alinéa 1er s'applique à l'ensemble des véhicules routiers, à l'exception de ceux mus par la seule force musculaire.

(4) Les constatations faites par les inspecteurs de contrôle technique lors du contrôle d'un véhicule routier sont inscrites sur le certificat de contrôle technique établi par l'organisme de contrôle technique.

La personne présentant le véhicule routier au contrôle est informée de toutes les défectuosités ou non-conformités identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

Les défectuosités ou non-conformités constatées lors des contrôles techniques des véhicules routiers sont classées dans l'une des catégories suivantes:

1. Si les défectuosités ou non-conformités critiques constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'environnement, la circulation de ce véhicule est

interdite jusqu'à la réparation des défectuosités constatées ou jusqu'à la mise en conformité du véhicule et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler;

2. Les défectuosités ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule routier, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, voire d'autres anomalies importantes, sans pour autant comporter un danger immédiat pour la circulation, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines. Durant cette période, le certificat permet la mise en circulation du véhicule routier sur la voie publique au Luxembourg:
   a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;
   b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;
   c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.

   Après réparation des défectuosités ou redressement des non-conformités, le certificat de contrôle technique est valable sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.
3. Les défectuosités ou non-conformités mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule routier ou sur l'environnement, ou d'autres anomalies mineures, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, faire l'objet d'un contrôle endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.

Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune défectuosité ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1.

Un véhicule routier dont les défectuosités ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 est classé dans la catégorie correspondant à la défectuosité ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs défectuosités ou non-conformités des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle fixé par règlement grand-ducal peut être classé dans la catégorie suivante des défectuosités ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défectuosités ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les défectuosités et les non-conformités constatées sont documentées sur le certificat de contrôle technique.

(Loi du 9 mars 2018)

« En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs défectuosités ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une période de vingt-huit jours. Si une défectuosité critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule. »

(5) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir du jour du contrôle technique. Toutefois, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir de l'échéance de la validité du dernier certificat de contrôle technique valable pour la durée légale, si le contrôle technique est effectué endéans les huit semaines précédant l'échéance de la validité dudit certificat.

Dans la mesure où plusieurs durées de validité du certificat de contrôle technique sont susceptibles de s'appliquer à un véhicule routier déterminé le jour de la délivrance du certificat, l'échéance la plus rapprochée est d'application, exception faite des véhicules historiques ainsi que des véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

Pour ce qui est des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg, l'émission d'un nouveau certificat de contrôle technique avant l'expiration de l'ancien certificat annule de plein droit la validité de ce dernier.

(6) Sans préjudice des contrôles techniques visés aux paragraphes 1 et 3, les véhicules qui circulent sur le territoire du Luxembourg, et qui sont énumérés au présent alinéa, peuvent être immobilisés en vue d'être soumis de manière inopinée à un contrôle technique routier dans les limites prévues à cet effet par le droit de l'Union européenne et selon les modalités à fixer par règlement grand-ducal:

1. les autobus et les autocars;
2. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
3. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;

4. les tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales.

Les défectuosités ou non-conformités constatées à l'occasion du contrôle technique routier sont classées conformément aux dispositions du paragraphe 4.

Si lors d'un contrôle technique routier la ou les défectuosités ou non-conformités constatées sont à classer comme critiques conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule concerné est interdite sur la voie publique. Le véhicule est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe 1 de l'article 17 jusqu'à sa réparation ou sa mise en conformité, sinon son dépannage vers un atelier en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Toutefois, la conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défectuosités ou non-conformités peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défectuosités ou non- conformités techniques en question pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

Si lors d'un contrôle technique routier une défectuosité ou une non-conformité constatée est à classer comme majeure conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule est interdite sur la voie publique en-dehors du trajet direct vers un atelier situé à moins de 30 km du lieu de contrôle en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Cette restriction est levée dès que le véhicule est réparé ou mis en conformité.

Lorsqu'une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg, l'inspecteur de contrôle technique peut décider que le véhicule doit subir un contrôle technique complet dans un délai donné. Le suivi, et en particulier l'échange d'information, en cas de défectuosités ou non-conformités majeures ou critiques constatées sur un véhicule immatriculé dans un autre pays, est réglé par voie de règlement grand-ducal.

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent par voie électronique au ministre les informations relatives au contrôle technique routier. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Tout contrôle technique intervenant dans les conditions du présent paragraphe et donnant lieu à la constatation d'une ou de plusieurs défectuosités ou non-conformités critiques ou majeures à la suite d'un contrôle approfondi oblige le conducteur du véhicule contrôlé à payer le contrôle selon le barème tarifaire appliqué à cet effet par l'organisme de contrôle technique. Le tarif ainsi appliqué, qui est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle, est fixé par règlement grand-ducal.

(7) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. Le ministre peut charger la commission du contrôle technique, instituée en vertu du paragraphe 4 de l'article 4ter, de l'instruction du dossier. À cette fin, celle-ci peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La décision ministérielle est motivée.

(8) Un véhicule routier soumis au contrôle technique peut être mis en circulation sur la voie publique sans être couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité dans les hypothèses énumérées à l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4.»

(Loi du 26 janvier 2016)

«**Art. 4ter.**

(1) Tout organisme effectuant le contrôle technique de véhicules routiers doit être titulaire d'un agrément délivré par le ministre. En vue de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit remplir les conditions suivantes:

1. avoir une personnalité juridique propre;
2. être titulaire d'une autorisation d'établissement répondant aux exigences de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales;
3. effectuer le contrôle technique à titre principal;
4. disposer d'un centre de contrôle technique qui est:
   – conforme aux exigences relatives au lieu d'exploitation, tel que défini à l'article 5 de la loi précitée du 2 septembre 2011,
   – aménagé et équipé en vue de permettre l'ensemble des contrôles dont question à l'article 4bis, hormis ceux visés au paragraphe 6 de cet article;
5. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;
6. respecter les exigences des paragraphes 2, 3, 6 et 7 et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe 3, alinéas 2 et 3;
7. s'abstenir de toute activité incompatible avec l'indépendance de son jugement et de son intégrité en ce qui concerne ses activités de contrôle technique et veiller aux mêmes garanties d'indépendance de jugement et d'intégrité de la part de son personnel.

(Loi du 9 mars 2018)

« 8. Avoir une preuve de paiement dudit agrément. »

(Loi du 9 mars 2018)

« L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et incessible. »

(2) La capacité financière dont doit justifier l'organisme consiste à disposer des ressources financières requises pour faire face à tout moment pendant une période d'au moins un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément à ses obligations actuelles et potentielles sur des bases réalistes.

L'examen de la capacité financière s'effectue sur base des comptes annuels de l'organisme, d'un plan d'entreprise portant sur un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément ainsi que du rapport d'un réviseur d'entreprise agréé, accompagné de tous les documents requis à établir par un ou plusieurs établissements bancaires et par les autorités administratives compétentes.

Les informations à joindre à la demande et à apprécier dans le rapport du réviseur d'entreprises agréé doivent comporter au moins les éléments suivants:

1. ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;
3. capital d'exploitation;
4. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et équipements;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'organisme;
6. absence d'arriérés d'impôts ou de cotisations sociales.

Le rapport du réviseur d'entreprises agréé doit en outre établir que l'organisme dispose de moyens financiers suffisants pour assurer à tout moment les conséquences de sa responsabilité civile. Il est satisfait à cette obligation soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'organisme, soit par la présentation d'une garantie bancaire suffisante.

(3) L'organisme de contrôle technique est tenu d'apporter la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'il a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exécuter, diriger et surveiller de manière sûre et efficace les opérations de contrôle technique conformément à la législation applicable en matière de contrôle technique des véhicules routiers.

Il doit respecter les dispositions légales concernant la sécurité, la santé, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service ainsi que de ses clients.

Il doit établir que son personnel, responsable d'effectuer les opérations de contrôle technique, est titulaire d'un agrément en tant qu'inspecteur de contrôle technique valable, délivré par le ministre conformément à l'article 4quater.

L'organisme doit tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, informations et données renseignant sur l'état du ou des centres de contrôle technique qu'il exploite de même que sur les moyens et mesures de protection et de prévention mis en œuvre. Il doit disposer d'un système d'assurance-qualité qui est accrédité selon les normes techniques à déterminer par règlement grand-ducal.

(4) Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec accusé de réception, une demande comprenant tous les renseignements nécessaires à son appréciation, prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre accuse réception du dossier de la demande dans les quinze jours à compter de cette réception; il indique le délai légal dans lequel sa décision est censée intervenir et il invite le demandeur à lui communiquer tout document manquant qu'il juge nécessaire pour l'instruction du dossier. L'envoi des pièces manquantes fait l'objet d'un nouvel accusé de réception du ministre adressé au demandeur dans les quinze jours à compter de la réception desdites pièces.

(Loi du 9 mars 2018)

« La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance. »

(Loi du 9 mars 2018)

« Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal. »

La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite.

(5) Tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément doit être notifié sans délai au ministre par son titulaire qui, le cas échéant, doit requérir la modification de l'agrément. La procédure de modification suit les modalités de celle prévue en vue de sa délivrance.

(6) L'organisme de contrôle technique doit pouvoir établir à tout moment qu'il satisfait aux exigences de capacité financière et de capacité professionnelle spécifiées aux paragraphes 2 et 3.

L'organisme de contrôle technique doit être accrédité conformément au règlement (CE) « n° 765/2008 »[1] du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil. Les frais de cette accréditation sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée au préalable par le ministre.

En outre, le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément sont remplies. Il charge la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès aux installations et aux équipements techniques ainsi qu'aux documents techniques et pièces comptables en vue de la vérification en question. Les frais relatifs à cette vérification sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

(7) L'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit les conditions suivantes:

1. être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011;
2. justifier d'une autorisation établie en vertu de la législation sur les établissements classés valable pour le site d'exploitation où le contrôle technique est effectué;
3. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions de fonctionnement et de vérification déterminés par règlement grand- ducal;
4. avoir conclu un contrat d'assurance couvrant les dommages que peuvent être causés lors des opérations de contrôle technique;
5. garantir aux inspecteurs de pouvoir effectuer le contrôle technique en toute indépendance.

Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand- ducal.

La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand- ducal.

(8) Le ministre peut retirer un agrément, si le titulaire ne l'a pas utilisé dans les deux ans suivant la délivrance, si le titulaire a cessé son activité depuis plus de deux ans, s'il a été mis en liquidation judiciaire, s'il a fait l'objet d'un jugement déclaratif de faillite ou si l'autorisation d'établissement dont question au paragraphe 1er a été retirée.

Il peut suspendre ou retirer l'agrément, lorsque des motifs sont donnés qui auraient justifié le refus de délivrer l'agrément, ou lorsque le titulaire a violé gravement ou de façon répétée les conditions de l'agrément ou les dispositions légales européennes ou nationales en matière de contrôle technique des véhicules routiers ou en matière de sécurité ou de droit du travail, ou lorsque en cas de difficulté financière de l'organisme, il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration satisfaisante dans un délai raisonnable.

Sauf dans les cas visés à l'alinéa 1er, les décisions de suspension ou de retrait de l'agrément prises par le ministre sont précédées d'une enquête administrative à effectuer par la commission du contrôle technique. À cet effet, la commission instruit les dossiers et entend les représentants de l'organisme. Elle peut s'entourer de toutes les informations qu'elle juge utiles et peut s'adjoindre des experts. La commission présente au ministre les résultats de son enquête dans un avis motivé qui contient une proposition sur la décision à prendre.

Les représentants de l'organisme sont convoqués devant la commission du contrôle technique par lettre recommandée avec accusé de réception au moins dix jours avant l'audition pour être entendus en leurs observations et moyens. L'instruction est réputée contradictoire au cas où les représentants de l'organisme, bien que dûment convoqués, n'ont pas comparu devant la commission du contrôle technique.

(9) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros, ou de l'une de ces peines seulement, celui qui a procédé au contrôle technique de véhicules routiers sans être en possession de l'agrément prévu au paragraphe 1. Est puni des mêmes peines, le titulaire de l'agrément prévu au paragraphe 1, qui n'a pas, conformément au paragraphe 5, notifié au ministre tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément.

1 Modifié par la loi du 9 mars 2018.

La condamnation d'un organisme ou d'un de ses dirigeants ayant procédé à des contrôles techniques de véhicules routiers sans agrément en cours de validité donne lieu à l'application des dispositions de l'article 40 de la loi précitée du 2 septembre 2011.»

(Loi du 26 janvier 2016)

«Art. 4quater.

(1) En vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique dont question à l'article 4ter, l'intéressé doit

1. être détenteur du certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique délivré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
2. avoir une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;
3. posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour effectuer des opérations de contrôle technique.

Les inspecteurs autorisés à effectuer des contrôles techniques avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensés de l'exigence dont question au point 1 de l'alinéa 1er.

(2) La qualification en vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique comporte une formation de base et un examen, organisés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'accès à la formation de base, les points enseignés, les modalités de l'organisation de la formation de base et de l'examen ainsi que les conditions d'admission à l'examen et les conditions de réussite des candidats.

En cas de réussite à cet examen, la qualification est attestée par la délivrance au candidat d'un certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions selon les modalités fixées par règlement grand-ducal.

Le contrôle général de la formation de base et de l'examen est assuré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La participation à la formation de base est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'intéressé.

(Loi du 9 mars 2018)

« Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance. »

(3) L'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique est strictement personnel et incessible.

Avant d'entrer en fonction, l'inspecteur de contrôle technique prête devant le ministre le serment suivant: «Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité».

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé annuellement à la formation continue prévue par règlement grand-ducal. Il doit être restitué sans délai au ministre.

La participation à la formation continue est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'organisme pour le compte duquel l'inspecteur effectue des contrôles techniques.

(4) L'agrément ministériel peut être retiré, sa durée de validité limitée, son octroi ou son renouvellement refusé, s'il est établi que son titulaire est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne remplit plus les conditions à la base de sa délivrance ou si celui-ci n'a pas respecté son serment.

A ces fins, le ministre peut charger la commission du contrôle technique dont question au paragraphe 4 de l'article 4ter de procéder à l'instruction du dossier et d'émettre un avis sur la conformité du dossier avec les dispositions du présent article.»

(Loi du 26 janvier 2016)

«Art. 4quinquies.

Le ministre peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et

de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des installations et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire.

Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément.»

(Loi du 6 juillet 2004)

«Art. 4«sexies»[1].

(Loi du 18 septembre 2007)

«Un règlement grand-ducal déterminera les modalités de la formation complémentaire à l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire, à laquelle seront soumis les conducteurs en période de stage, ainsi que les personnes qui ont fait l'objet d'une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2, ou auxquelles s'appliquent les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis. Les personnes agréées pour enseigner cette formation complémentaire sont tenues au secret professionnel s'agissant des informations qui peuvent leur être communiquées par le «ministre»[2] dans l'intérêt d'une adaptation individuelle de la formation.»

Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité de cette formation un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le «ministre»[2].

Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

– avoir fait l'objet d'une certification d'assurance-qualité;
– disposer d'un centre de formation qui comporte au moins trois pistes d'exercices ainsi que d'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés;
– occuper des moniteurs
  • ayant les connaissances linguistiques et pédagogiques requises pour enseigner la formation dispensée par le centre;
  • détenant depuis trois ans au moins la catégorie de permis de conduire prescrite pour la conduite des véhicules utilisés pour la formation pratique;
  • justifiant d'une pratique régulière de la conduite des véhicules en question;
  • ayant participé pendant les derniers douze mois à un cours de formation continue d'au moins deux jours dans un autre centre de conduite qui dispense une formation conforme aux exigences du présent article;
– avoir conclu une assurance pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Les modalités de mise en place de la certification d'assurance qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les moniteurs ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.

Sans préjudice de l'observation de la législation concernant la conservation de la nature et des ressources naturelles, le Gouvernement est autorisé à acquérir les terrains et à faire procéder à l'aménagement de l'infrastructure requise pour dispenser cette formation. Les travaux en cause sont déclarés d'utilité publique.

Le prix que le ou les organismes de formation sont autorisés à percevoir à charge des candidats aux cours de formation précités est fixé par règlement grand-ducal.»

Art. 5.

(Loi du 18 septembre 2007)

«1. Au sens de la présente loi et des règlements pris en son exécution, les voies publiques comprennent la voirie de l'Etat et la voirie communale.

1 Renuméroté par la loi du 26 janvier 2016.
2 Modifié par la loi du 22 mai 2015.

Font partie de la voirie de l'Etat:

– les autoroutes et les voies réservées à la circulation automobile, appelées encore grande voirie;
– les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale, ainsi que les pistes cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national des pistes cyclables.

Font partie de la voirie communale, les voies publiques dépendant des communes, dont notamment les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux.»

(Loi du 6 juillet 2004)

«2. Dans les conditions prévues par le présent article des règlements grand-ducaux peuvent réglementer ou interdire la circulation sur des tronçons déterminés de la voie publique avec effet permanent ou temporaire.

Ces règlements grand-ducaux ont pour objet en particulier de régler la circulation des véhicules sur rail qui empruntent la voie publique et en général d'édicter les prescriptions concernant la circulation:

– sur la grande voirie de l'Etat;
– la voirie normale de l'Etat sans préjudice des dispositions du troisième alinéa du présent paragraphe;
– sur la «voirie communale»[1] lorsqu'ils s'appliquent également à un ou plusieurs tronçons de la voirie de l'Etat et qu'ils sont édictés dans l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers de la route et des riverains et que cet intérêt n'est pas confiné au territoire d'une seule commune.

(Loi du 26 décembre 2012)

«Il en est exceptionnellement de même pour suppléer à la carence des communes de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.

La publication des règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.

A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur le jour de leur publication.»

(Loi du 18 septembre 2007)

(…)

3. Dans les limites et selon les distinctions faites au présent article les autorités communales peuvent réglementer ou interdire en tout ou en partie, temporairement ou de façon permanente la circulation sur les voies publiques du territoire de la commune pour autant que ces règlements communaux concernent la circulation sur la «voirie communale»[1] ainsi que sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations.

Ces règlements communaux sont soumis à l'approbation du Ministre de l'Intérieur et du «ministre»[2].

Les communes peuvent en particulier réglementer le stationnement et le parcage dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route ainsi que dans l'intérêt de la qualité de vie des riverains et du développement ordonné des agglomérations. Elles peuvent, notamment sur les voies publiques des quartiers résidentiels, prévoir des modalités particulières d'utilisation des emplacements de stationnement et de parcage en faveur des véhicules des résidents. Elles peuvent aussi réserver le stationnement et le parcage de certains emplacements signalés comme tels aux véhicules utilisés par des personnes dont la mission ou la condition physique justifie pareille dérogation; cette dérogation s'applique particulièrement aux véhicules de la police grand-ducale et des représentations étrangères officielles ainsi qu'à ceux servant au transport «de personnes handicapées»[1], aux emplacements qui leur sont spécialement réservés et qui sont signalés comme tels.

Les communes peuvent soumettre le stationnement et le parcage sur certaines voies publiques au paiement d'une taxe; ces taxes ont le caractère d'impôts communaux. Elles sont dédommagées sur base forfaitaire pour le déchet de recettes résultant du non-paiement des taxes de stationnement et de parcage sur leur territoire respectif. L'assiette de ce dédommagement est constituée par le montant des avertissements taxés décernés en matière de stationnement et de parcage payants. Le montant du dédommagement correspond à 75% du taux réglementaire appliqué aux termes du catalogue des avertissements taxés; les modalités de calcul des parts revenant aux différentes communes concernées sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas d'urgence les règlements communaux peuvent être édictés par le collège des bourgmestre et échevins dans les formes et avec les effets prévus à l'article 58 de la loi communale, étant entendu qu'au sens du présent article le terme «les autres événements imprévus» désigne notamment les cas de force majeure qui sont dus à un événement naturel tel qu'une inondation ou un glissement de terre, à un accident de la circulation ou à une panne ou une rupture d'une infrastructure souterraine exigeant une intervention directe, et qui empêchent totalement ou partiellement la circulation sur un ou plusieurs tronçons de la voie publique ou risquent d'occasionner des dangers ou des dommages pour les usagers de la route. Lesdits règlements sont dispensés des approbations ministérielles, en attendant que la délibération confirmative éventuelle du conseil communal soit approuvée par les ministres compétents.

1 Modifié par la loi du 18 septembre 2007.
2 Modifié par la loi du 22 mai 2015.

(Loi du 18 septembre 2007)

«Dans la limite des compétences du présent paragraphe 3, le collège des bourgmestre et échevins peut également édicter des règlements de circulation dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures et qui entrent en vigueur au plus tard trente jours après la date de la décision du collège des bourgmestre et échevins. Ces mesures sont dispensées d'une délibération confirmative du conseil communal.

Les règlements communaux s'appliquant sur des tronçons de routes nationales situés à l'intérieur des agglomérations, qui concernent la limitation de la vitesse, la limitation de l'accès à la voirie, la priorité et l'affectation de l'espace routier, ne peuvent être édictés que suite à l'accord préalable du ministre des Travaux Publics et du «ministre»[1]. Cet accord n'est pas requis dans le cas des règlements édictés par le collège des bourgmestre et échevins et dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures. Dans le cas des règlements d'urgence édictés par le collège des bourgmestre et échevins, cet accord est requis avant la confirmation éventuelle de ces règlements par le conseil communal.»

4. Un règlement grand-ducal déterminera un réseau d'itinéraires de rechange servant à dévier le trafic automobile en cas de fermeture ou d'existence d'un passage difficile à caractère temporaire sur un ou plusieurs tronçons déterminés de la grande voirie. Il déterminera les règles de circulation et de signalisation routières applicables sur l'itinéraire de rechange dès que la déviation sera d'application.

5. Aux passages à niveau avec les chemins de fer, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est chargé de la pose et de l'entretien de la signalisation. Les frais afférents sont supportés par le Fonds du Rail. Les aménagements en question sont soumis à l'autorisation préalable du Ministre des Travaux Publics, s'il s'agit d'un croisement de la voie ferrée avec la voirie de l'Etat, et des autorités communales territorialement compétentes s'il s'agit d'un croisement avec la voirie vicinale.»

Art. 6.

(Loi du 2 septembre 2015)

«a) Les officiers de police judiciaire, les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées spécialement habilités à cet effet par le directeur de cette administration sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions légales et réglementaires et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.»

(Loi du 18 septembre 2007)

«b) Dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers ainsi que, pour autant que la masse maximale des véhicules à contrôler dépasse 3.500 kg, par les articles 11 et 17, paragraphe 1, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions de la présente loi et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.»

(Loi du 22 mai 2015)

«**Art. 7.**

Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1er, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

a) vitesse dangereuse selon les circonstances;

b) inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;

c) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;

d) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;

e) inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;

f) inobservation du signal C,1a;

g) omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;

h) inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;

i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;

j) infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;

1 Modifié par la loi du 22 mai 2015.

k) inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;

l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;

m) mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;

n) défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);

o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.»

Art. 8.

Les articles 58, 565 et 566 du code pénal sont applicables aux infractions punies par l'article 7 de la présente loi. *(Loi du 18 septembre 2007)* «Toutefois, le délai prévu par ledit article 565 est porté à trois ans.»

(Loi du 26 août 1993)

«**Art 8bis.**

Sera passible d'un emprisonnement de huit jours à «un an»[1] et d'une amende de «251 à 5.000 euros»[1] ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura mis en vente, vendu, acquis, importé, détenu, utilisé, adapté, placé, appliqué ou transporté à un titre quelconque un appareil, dispositif ou produit destiné soit à déceler la présence, soit à perturber le fonctionnement d'instruments servant à la constatation des infractions punies en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution.

Sans préjudice des dispositions des articles 42 et 43 du code pénal, le jugement de condamnation prononcera la confiscation de l'objet du délit, même si celui-ci n'appartient pas au condamné.»

Art. 9.

(Loi du 1er août 1971)

«Tout usager de la voie publique qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un accident, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, sera puni, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute, d'un emprisonnement de huit jours à «trois ans»[2] et d'une amende de «500 à 10.000 euros»[2] ou d'une de ces peines seulement.»

(Loi du 18 septembre 2007)

«Art. 9bis.

Par dérogation à l'article 419 du Code pénal l'homicide involontaire commis en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution est puni d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans et d'une amende de 500 à 25.000 euros.

S'il n'est résulté du défaut de prévoyance ou de précaution que des coups ou des blessures, le coupable est puni, par dérogation à l'article 420 du Code pénal, d'un emprisonnement de 8 jours à 3 ans et d'une amende de 500 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.»

Art. 10.

(Loi du 26 août 1993)

«Sera passible des peines prévues à l'article 9 celui qui aura abandonné un véhicule ou une épave de véhicule sur la voie publique.

Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parqué pendant plus de 1 mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique, et que son propriétaire ou détenteur soit n'a pas pu être contacté par les «membres de la police grand-ducale»[1], soit n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. *(Loi du 26 janvier 2016)* «Ce délai est ramené à huit jours, lorsque la voie publique en cause est une route nationale située en-dehors des agglomérations ou une autoroute, ou que le véhicule se trouve immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique.»

1 Modifié par la loi 2 août 2002.
2 Modifié par la loi du 18 septembre 2007.

Pour les véhicules parqués dans un parc payant destiné au parcage à longue durée, ledit délai ne commence que le jour de l'échéance de la durée maximale de parcage autorisée.

Est également considéré comme abandonné le véhicule qui a été immobilisé dans les conditions des hypothèses sous 2) et 4) du paragraphe 1er de l'article 17, et qui n'a pas été déplacé dans les 8 jours après l'échéance du délai que les «membres de la police grand-ducale»[1] ont imparti pour ce faire à son conducteur ou à son propriétaire ou à son détenteur.»

(Loi du 22 mai 2015)

«Art. 10bis.

Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule.»

Art. 11.

(Loi du 2 août 2002)

«1. Le conducteur d'un véhicule ou ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.

2. S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés « au paragraphe 1er »[2], les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire ou du détenteur du véhicule.

3. Si une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée est constatée, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont en droit d'interdire la circulation du véhicule.»

(Loi du 2 août 2017)

«(4) En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur et le transporteur sont passibles des mêmes peines prévues au paragraphe premier s'ils ont toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10 % la masse maximale autorisée.

(5) En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur doit remettre au transporteur auquel il confie le transport une déclaration indiquant la masse de ce conteneur ou de cette caisse mobile transportés. L'omission d'émettre cette déclaration ou le fait d'émettre une déclaration erronée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

(6) L'omission du transporteur de pouvoir présenter la déclaration visée au paragraphe 5 ou le fait de présenter une déclaration erronée ou falsifiée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.»

(Loi du 2 août 2002)

«Art. 11bis.

1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou de dépasser les limitations de vitesse prescrites par les dispositions réglementaires prises en exécution des articles 1er, 3 et 5 de la présente loi.

2. Le dépassement des limitations réglementaires de la vitesse peut être constaté au moyen d'appareils dont les critères techniques ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle sont fixés par règlement grand-ducal.

3. Les infractions au chiffre 1. sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la présente loi.

Sera toutefois punie d'une amende de «500 à 10.000 euros»[3] et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura commis de nouveau un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum, lorsque l'infraction en question aura été commise avant l'expiration d'un délai «de trois ans»[2] à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave.»

1 Modifié par la loi du 2 août 2002.
2 Modifié par la loi du 2 août 2017.
3 Modifié par la loi du 18 septembre 2007.

(Loi du 22 mai 2015)

«Art. 12.

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour «les volontaires du Corps grand-ducal d'incendie et de secours et des associations et organismes de secours ayant la sécurité civile dans leur objet social»[1] qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité

1 Remplacé par la loi du 27 mars 2018.

s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 13 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 13 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants:

i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10;

ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels;

iii. si l'indice grave visé au point 2 consiste en ce que la personne concernée

- reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
- est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
- est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme

d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.»

Art. 13.

(Loi du 18 septembre 2007)

«1. Le juge saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de

délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions, pourra prononcer une interdiction de conduire de huit jours à un an en matière de contraventions et de trois mois à quinze ans en matière de délits ou de crimes.»

(Loi du 22 mai 2015)

«Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou en cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable.»

(Loi du 9 juillet 1982)

«1bis. Cette interdiction peut également être prononcée contre des mineurs ayant atteint l´âge de 16 ans lorsqu´ils comparaissent devant le tribunal de la jeunesse.»

(Loi du 22 mai 2015)

«1*ter*. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail.

Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.»

(Loi du 5 juin 2009)

(…)

(Loi du 9 mars 2018)

« Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14. »

(Loi du 9 juillet 1982)

««2.»[1] L´interdiction de conduire prononcée par une décision judiciaire ayant acquis l´autorité de la chose jugée produira ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d´Etat, suivant les modalités à déterminer par règlement grand-ducal. »

(Loi du 2 août 2002)

«L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou durant une suspension du droit de conduire conformément à l'article 2bis.»

(Loi du 18 septembre 2007)

«3. L'interdiction de conduire pourra être prononcée à titre provisoire par le juge d'instruction sur requête du procureur d'Etat contre une personne poursuivie pour infraction à la présente loi ou pour délit ou crime joint à une ou plusieurs contraventions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La compétence du juge d'instruction est également donnée en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum même si l'infraction n'est pas passible des peines prévues au point 3, deuxième alinéa de l'article 11bis.»

(Loi du 5 juin 2009)

«4. L'ordonnance du juge d'instruction prononçant une interdiction de conduire produira ses effets à partir du jour de la notification qui se fera dans les formes prévues pour les notifications en matière répressive délivrées à la requête du ministère public. Cette interdiction durera tant qu'il n'y aura pas une décision de mainlevée ou un jugement ou arrêt passé en force de chose jugée.»

(Loi du 1er août 1971)

«5. Toutefois, en cas de condamnation à l'interdiction de conduire, l'effet de l'interdiction provisoire cesse, nonobstant appel, lorsque par l'imputation de l'interdiction provisoire déjà subie, l'interdiction prononcée par la juridiction de jugement sera apurée. Si la juridiction de jugement ne prononce pas d'interdiction de conduire, l'effet de l'interdiction provisoire cesse immédiatement et nonobstant appel.

1 Renuméroté par la loi du 22 mai 2015.

6. En cas d'interdiction par la juridiction de jugement, la durée de l'interdiction provisoire déjà subie est imputée de plein droit sur l'interdiction prononcée par jugement ou arrêt.

7. Les interdictions de conduire à raison de plusieurs infractions à la présente loi et à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions seront toujours cumulées.

8. Si par suite de concours d'infraction, les peines privatives de liberté et les amendes prévues par la présente loi ne sont pas prononcées, l'interdiction de conduire l'est néanmoins dans les conditions qui sont déterminées par la présente loi.»

(Loi du 18 septembre 2007)

(…)

(Loi du 2 août 2002)

««9.»[1] L'interdiction de conduire judiciaire des véhicules emporte retrait des permis de conduire nationaux, civils et militaires, délivrés par les autorités luxembourgeoises et du permis de conduire international. Les modalités de ce retrait seront déterminées par règlement grand-ducal.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.

«10.»[1] Le permis de conduire délivré à une personne dont le droit de conduire a été retiré, suspendu ou annulé, ou à qui l'obtention, le renouvellement ou la transcription de ce permis a été refusé en application de la loi luxembourgeoise, n'est pas valable au Luxembourg aussi longtemps que la décision de retrait, de suspension, d'annulation ou de refus produit ses effets. Cette décision comporte l'interdiction de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur sur toutes les voies publiques et vaut même à l'égard de titulaires de permis de conduire nationaux étrangers ou de permis de conduire internationaux délivrés à l'étranger.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.»

«11.»[1] *(Loi du 18 septembre 2007)* « En cas d'interdiction de conduire judiciaire ainsi que de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire ou la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.

(…)»

(Loi du 2 août 2002)

«Le refus de remettre le ou les permis de conduire aux membres de la police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait est puni d'une amende de 251 à 5.000 euros. Sont punis de la même peine ceux qui omettent de faire inscrire sur le permis de conduire, dans le délai imparti respectivement par le procureur général d'Etat ou le «ministre»[2], la mention de la restriction de son droit de conduire prononcée par décision judiciaire ou administrative ou la mention de la prorogation ou du renouvellement de la période de stage.»

«12.»[1] *(Loi du 18 septembre 2007)* « Le permis de conduire d'une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire, d'un retrait ou d'une restriction du permis de conduire par décision administrative, d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis et d'un retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 du présent article n'est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets. »

Toute personne qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable, est condamnée à une peine d'emprisonnement de huit jours à «trois ans»[3] et à une amende de «500 à 10.000 euros»[3] ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur la mise en circulation d'un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

Si toutefois le conducteur du véhicule est en possession d'un permis périmé correspondant au genre de véhicule conduit, une amende de 25 à 250 euros est prononcée.

(…)»

«13.»[1] *(Loi du 22 mai 2015)* «En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au

1 Renuméroté par la loi du 22 mai 2015.
2 Modifié par la loi du 22 mai 2015.
3 Modifié par la loi du 18 septembre 2007.

retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.»

(Loi du 18 septembre 2007)

«Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il ne peut être maintenu que si dans un délai de huit jours à compter du retrait, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, une interdiction de conduire provisoire a été prononcée par le juge d'instruction, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.

En cas d'impossibilité de procéder au retrait matériel du permis de conduire, cette mesure fait l'objet d'une notification à la personne concernée par les membres de la police grand-ducale. Si le retrait immédiat du permis de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, celle-ci fait en outre l'objet d'un signalement.»

(Loi du 29 mars 2016)

«Toutefois, sans préjudice de l'application du paragraphe 3, le retrait immédiat du permis de conduire n'est pas effectué lorsque le dépassement de la vitesse est constaté au moyen du système CSA.»

Art. 14.[1]

(Loi du 26 août 1993)

«Pour autant qu'il n'en est pas autrement disposé dans la présente loi, le livre premier du code pénal ainsi que les dispositions de la loi modifiée du 18 juin 1879 portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution.

La confiscation spéciale prévue par les articles 42 et 43 du code pénal est facultative pour le juge.

Le jugement qui ordonne la confiscation du véhicule prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur du véhicule. Cette amende aura le caractère d'une peine.

(Loi du 12 mars 2011)

«Indépendamment des règles de droit commun en matière de saisie prévues au Code d'instruction criminelle, les membres de la police grand-ducale qui constatent l'infraction ont le droit de saisir le véhicule susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne peut être maintenue que si elle est validée dans les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction. L'ordonnance du juge d'instruction validant la saisie d'un véhicule susceptible de confiscation ultérieure sera notifiée conformément aux formalités prévues aux articles 382 et suivants du Code d'instruction criminelle. Cette saisie durera tant qu'il n'y aura pas une décision de mainlevée ou un jugement ou arrêt passé en force de chose jugée.»

(Loi du 5 juin 2009)

«La mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

1° à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;

2° au juge de police, dans le cas de la contravention prévue au premier alinéa « de l'article 13, paragraphe 13 »[2];

3° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe ou si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 2°;

4° à la chambre criminelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi;

5° à la chambre criminelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 4;

6° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 3° ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.»

(Loi du 18 septembre 2007)

«Par dérogation à l'alinéa qui précède aucune demande en mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire prévu « à l'article 13, paragraphe 13 »[2], hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai.»

La requête sera déposée au greffe de la juridiction appelée à y statuer. Il y sera statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public et l'inculpé ou son défenseur entendus en leurs explications orales ou dûment appelés.

1 Sur la conformité à l'article 10bis de la Constitution des articles 12 § 2 alinéa 3, 14 alinéa 3 de la présente loi et 31 alinéa 3 du Code pénal, voir arrêts n° 59 et 60 de la Cour Constitutionnelle du 7 janvier 2011 (Mém. A - 11 du 19 janvier 2011).

2 Modifié par la loi du 9 mars 2018.

(Loi du 18 septembre 2007)

«Les ordonnances de la chambre du conseil du Tribunal d'arrondissement et les jugements du juge de police et de la chambre correctionnelle du Tribunal d'arrondissement pourront être attaqués d'après les dispositions de droit commun prévues au Code d'instruction criminelle.»

La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du véhicule conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police. Le produit de la vente sera versé à la caisse des consignations pour être substitué au véhicule saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.»

(Loi du 26 août 1993)

«Art. 14bis.

Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions qu'il a commises en conduisant ce véhicule.

Si l'auteur d'une infraction à la réglementation sur l'arrêt, le stationnement et le parcage est resté inconnu, mais que le véhicule ayant servi à la commettre a été identifié, le propriétaire ou détenteur du véhicule est tenu au paiement de l'avertissement taxé ou de l'amende, à prononcer par la juridiction pénale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un cas de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur de l'infraction.

Si le véhicule, au moment de l'infraction, était loué à un tiers, celui-ci est tenu de la même obligation.»

Art. 15.

(Loi du 22 mai 2015)

«En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale.»

(Loi du 18 septembre 2007)

«Des avertissements taxés peuvent également être décernés par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises, qui dans l'exercice de leurs fonctions procèdent à la constatation de contraventions à la législation sur les transports routiers, ainsi qu'à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.»

(Loi du 26 août 1993)

«L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le «bureau de la police grand-ducale»[1] ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

1) si le contrevenant est âgé de moins de 18 ans;
2) si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
3) si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
4) si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;

(Loi du 25 juillet 2015)

«5) en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum de la vitesse autorisée et d'au moins 20 km/heure par rapport à ce maximum.»

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement seront fixés par règlement grand-ducal qui déterminera aussi les modalités d'application du présent article et qui établira un catalogue groupant les contraventions suivants les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues à l'article 7.»

1 Modifié par la loi du 2 août 2002.

(Loi du 2 août 2002)

«Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent article ou au paragraphe 4 de l'article 17, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquittement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

(…)»

Art. 16.

(Loi du 22 mai 2015)

Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.»

(Loi du 25 juillet 2015) «Jusqu'à remise de cette somme, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu.» *(Loi du 26 août 1993)* «Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'Etat. Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.»

(Loi du 25 juillet 2015)

«Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.»

Art. 17.

(Loi du 26 août 1993)

«Paragraphe 1er

Indépendamment de l'action pénale, les «membres de la police grand-ducale»[1] sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique lorsque

1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner; *(Loi du 22 mai 2015)* «dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.»
2) le conducteur d'un véhicule qui soit présente un indice grave faisant présumer qu'il se trouve dans un des états alcooliques visés à l'article 12, soit manifeste un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues ou de la consommation de substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique, soit souffre d'infirmités et de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire, soit n'est de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire;
3) le conducteur ou le propriétaire ou détenteur d'un véhicule omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un «membre de la police grand-ducale»[1];
4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% du poids total maximum autorisé, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation.»

(Loi du 22 mai 2015)

«5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.»

(Loi du 18 septembre 2007)

«Les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, lorsque

1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord, ou à la législation sur les transports routiers, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner; *(Loi du 22 mai 2015)* «dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.»

1 Modifié par la loi du 2 août 2002.

2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation;»

(Loi du 26 janvier 2016)

«3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités critiques, que le conducteur omet de payer le tarif mis en compte par l'organisme chargé du contrôle technique routier en cas de constatation d'une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités critiques ou majeures ou que l'entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ou le conducteur refusent de coopérer et de donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.»

(Loi du 22 mai 2015)

«4) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.»

(Loi du 6 juillet 2004)

«Paragraphe 2

Les fonctionnaires de la police grand-ducale peuvent mettre en fourrière un véhicule dans l'une des hypothèses sous 1), 3) et 4) du premier alinéa ou dans l'une des hypothèses du second alinéa du paragraphe 1er ainsi que lorsqu'un véhicule est abandonné sur la voie publique ou y est arrêté, stationné ou parqué en contravention aux dispositions légales ou réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation routière ou de la sécurité publique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation routière ou pour l'accès aux propriétés publiques ou privées longeant la voie publique, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé aux véhicules servant aux transports d'handicapés physiques ou aux véhicules à l'arrêt, en vue notamment d'effectuer l'approvisionnement des commerces avoisinants, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.

Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout véhicule immobilisé par un fonctionnaire de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises doit être mis en fourrière au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.»

(Loi du 26 août 1993)

«Paragraphe 3

En vue de sa mise en fourrière, les «membres de la police grand-ducale»[1] pourront, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portières du véhicule aux frais et risques du contrevenant. Ils pourront conduire le véhicule ou le faire transporter ou remorquer vers le lieu de la mise en fourrière.

Au cas où il n'est pas en état de circuler dans des conditions normales de sécurité, ou qu'il y a une irrégularité grave du point de vue des documents de bord, le véhicule doit être remorqué ou transporté.

La mise en fourrière est constatée par procès-verbal qui comporte l'indication sommaire des circonstances et conditions dans lesquelles la mesure a été exécutée, et qui est sans délai dressé et transmis au procureur d'Etat.

Paragraphe 4

Les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière sont fixés par le ministre de la Justice et comptabilisés au profit de l'Etat par les soins de l'administration de l'Enregistrement et des Domaines selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Lorsque l'infraction à l'origine de la mise en fourrière donne lieu à une action publique qui aboutit à une décision judiciaire, lesdits frais sont recouvrés comme frais de justice. En cas d'acquittement du prévenu, toute somme dont il s'est éventuellement acquitté lui est restituée.

Il est de même des frais de destruction d'un véhicule dans les conditions du paragraphe 7.

Paragraphe 5

Lorsque les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière sont payés, et que le montant du ou des avertissements taxés a été réglé, le véhicule peut être retiré de la fourrière. *(Loi du 6 juillet 2004)* «Le véhicule peut également être retiré de la fourrière en vue de le transférer dans un atelier pour y subir les réparations de la ou des défectuosités constatée(s) lors d'un contrôle technique routier ou afin de le présenter au contrôle dans un centre de contrôle technique, le tarif afférent étant réglé.»

Lorsque le ou les avertissements taxés sont remplacés par un procès-verbal ordinaire dans les conditions de l'alinéa 3 de l'article 15, le véhicule peut être retiré de la fourrière, dès que le procès-verbal a été dressé.

1 Modifié par la loi du 2 août 2002.

Toutefois, le conducteur d'un véhicule n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ne peut retirer son véhicule de la fourrière que si le procureur d'Etat, averti dans les 48 heures de l'immobilisation de la voiture, a marqué son accord à ce que le véhicule soit retiré ou après règlement de la somme à consigner ainsi que des frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière ou de l'amende et des frais de justice auxquels il a été condamné, à moins que le conducteur n'ait bénéficié d'un jugement d'acquittement ou que l'action publique ne soit éteinte à son égard.

Cependant dans l'hypothèse de l'alinéa précédent du présent paragraphe le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule peut en vue de retirer son véhicule d'une fourrière exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction.

Paragraphe 6

Lorsqu'un véhicule n'est pas retiré de la fourrière dans les formes du paragraphe 5, son propriétaire ou détenteur est informé au plus tard dans les 72 heures. *(Loi du 18 septembre 2007)* «Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire ou détenteur de celui-ci; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal.» La constatation par les «membres de la police grand-ducale»[1] de l'impossibilité de contacter le propriétaire ou le détenteur du véhicule vaut information.

Les investigations opérées en vue de contacter le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule sont constatées dans un rapport.

En cas d'impossibilité de contacter le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule, ce véhicule peut de l'accord du procureur d'Etat être considéré comme délaissé.

Paragraphe 7

Un véhicule peut, de l'accord du procureur d'Etat, être considéré comme délaissé en cas de non enlèvement de la fourrière dans un délai de 30 jours après que le propriétaire ou le détenteur était en droit de l'enlever.

Tel est également le cas lorsque le conducteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui a été condamné du chef de l'infraction qui a donné lieu à la mise en fourrière du véhicule conduit par lui n'a pas réglé l'amende et les frais de justice dans les 30 jours à partir du jugement même s'il s'agit d'un jugement rendu par défaut.

Paragraphe 8

Les véhicules délaissés sont remis à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines. Lorsqu'il y a lieu à aliénation, elle se fera dans les formes établies pour les ventes d'objets mobiliers.

Si les véhicules ne trouvent pas de preneur, ils peuvent être livrés à la destruction. Les modalités de la destruction sont fixées par règlement grand-ducal.

Peuvent être vendus sans observation préalable des formes établies pour les ventes d'objets mobiliers, ou être livrés à la destruction, les véhicules que le procès-verbal d'infraction ou de mise en fourrière a expressément constatés comme constituant une épave sans valeur appréciable, notamment ceux qui sont dépourvus de moteur, de roues ou de pneus, ou d'organes ou de parties essentiels et dont la réparation ou la mise en état s'avère à l'évidence matériellement ou économiquement impossible.

Les frais précités et les amendes éventuelles sont à prélever sur le produit de la vente d'un véhicule délaissé intervenant dans les conditions du présent paragraphe. L'excédent éventuel est versé à la caisse des consignations et est tenu à la disposition du propriétaire ou du détenteur du véhicule ou de leurs ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais et amendes, ou lorsque le véhicule est détruit, le propriétaire ou le détenteur ou leurs ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'Etat; celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement.»

(Loi du 26 janvier 2016)

«**Art. 17bis.**

Les certificats de contrôle technique délivrés avant le 1er février 2016 restent valables pendant la durée de validité y inscrite. La durée de validité des certificats de contrôle technique délivrés à partir de la date susmentionnée pour des véhicules routiers soumis au contrôle technique et immatriculés avant cette date est calculée comme si le véhicule concerné avait été soumis dès son immatriculation au Luxembourg à la périodicité légale applicable à partir du 1er février 2016.»

Art. 18.

La loi du 3 août 1953 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est abrogée. Elle reste applicable pour l'appréciation des infractions commises avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

1 Modifié par la loi du 2 août 2002.

Les dispositions de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1950 portant règlement de la circulation sur les voies publiques modifiées par l'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1950, resteront applicables jusqu'à la mise en vigueur des règlements d'administration publique prévus par les articles 1er, 3, 10, 12, 13 et 15 de la présente loi.

(Loi du 1er juillet 1992)

«**Disposition abrogatoire. –** Dans les agglomérations, les limitations de vitesse introduites avant le 1er juillet 1992 sont supprimées, à l'exception de celles applicables dans les zones piétonnes et les zones résidentielles.»

JURISPRUDENCE

Notion de transport

Lorsque le déplacement n'est pas l'objet d'obligation de résultat assumée à titre principal par le transporteur, mais un moyen de satisfaire à une autre obligation, il n'y a juridiquement pas transport, mais manutention.

TA 10-10-07 (22641)

Loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Article 1

Faux en écriture – usage de faux – éléments constitutifs de l'infraction d'usage de faux – possibilité de préjudice au moment de l'usage de la pièce falsifiée – carte internationale d'assurance automobile – exhibition aux agents de la force publique – date d'expiration falsifiée – carte apparemment périmée – préjudice à l'itérêt public (non) – usage de faux (non) – code pénal, art. 197 et 213 – loi du 14 février 1955, art. 1er – arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, art. 70

L'infraction d'usage de faux requiert qu'il y ait possibilité de préjudice au moment où il est fait usage de la pièce falsifiée.

Le fait d'exhiber aux agents de la force publique une carte internationale d'assurance automobile dont la date d'expiration est falsifiée ne peut pas porter préjudice à l'intérêt public et ne constitue dès lors pas l'infraction d'usage de faux si, au moment de l'exhibition, la carte est apparemment périmée.

Cour d'appel (correctionnel) 12-07-1982 (Pasicrisie luxembourgeoise rouge, tome 25, p. 381 et suivantes)

Article 2

Retrait, suspension ou refus de renouvellement du permis de conduire

1. Permis de conduire – retrait – enquête préalable (nature) – judiciaire (non) – administrative (oui) – fausse déclaration – moyens frauduleux - loi du 14 février 1955, art. 2 point 6)

Le retrait d'un permis de conduire plus particulièrement sur le fondement de l'article 2, point 6) de la loi du 14 février 1955 requiert au préalable une enquête, non pas judiciaire comme le prétend le demandeur, mais administrative.

En vertu de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 (…) le ministre peut plus particulièrement retirer un permis de conduire si l'intéressé a fait une fausse déclaration ou a usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription.

TA 16-05-2013 (30683)

2. Enquête judiciaire – cas d'ouverture – loi du 14 février 1955, art. 2, al. 1er

Lorsqu'un incident relaté de manière détaillée dans le rapport de la brigade de police montre que le comportement du titulaire du permis était troublé à un point tel qu'il était dépourvu du sens des responsabilités requises pour conduire un véhicule automoteur, le ministre est en droit d'ordonner l'ouverture d'une enquête judiciaire au sens du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

TA 15-7-97 (9750); TA 21-11-05 (20152)

3. Retrait du permis – levé partielle du retrait – avis de la commission médicale – audition préalable du transporteur (non) – loi du 14 février 1955, art. 2; code de la route, art. 90 (2)

Dans la mesure où un conducteur s'est vu retirer son permis de conduire par une décision ministérielle, après avoir été dûment entendu par la commission médicale conformément à l'article 90 (2) du code de la route, la décision postérieure, en ce que sur demande de l'intéressé, le ministre lève partiellement la restriction antérieurement prononcée, n'exige pas un avis préalable de la commission médicale.

TA 27-6-01 (12429)

Période de stage – infractions multiples au code de la route – retrait justifié

4. Le ministre procède à bon droit au retrait administratif du permis de conduire à un titulaire qui, se trouvant en période de stage, a commis sept infractions au code de la route et, après un avertissement et une prolongation de sa durée de stage, a commis quatre nouvelles infractions.

TA 24-11-97 (10260, c. 10-3-98, 10475C); TA 21-11-05 (20152); pour des faits similaires, v. TA 21-10-98 (10730)

5. Suspension du permis de conduire – finalité – sécurité des usagers de la route - sanction supplémentaire illégale (non) - loi du 14 février 1955, art. 2

La finalité primordiale d'une suspension du droit de conduire est de protéger pour le futur la sécurité des usagers de la route contre des personnes présentant un danger potentiel à leur égard et non pas de sanctionner les personnes pour des faits passés. La Cour ne saurait ainsi suivre le raisonnement de l'appelant basé sur une prétendue sanction supplémentaire illégale, étant donné que ce raisonnement procède d'une prémisse erronée en ce qu'une restriction du permis de conduire constituerait une sanction d'un comportement répréhensible, alors que la vocation principale de pareille mesure est d'assurer la protection des usagers de la route.

CA 20-11-2012 (30942C)

6. Demande de délivrance d'un duplicata – refus – décision équivalant à un retrait – obligations de l'administration – information préalable de l'administré – loi du 14 février 1955, art. 2; arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, art. 90; r. g.-d. du 8 juin 1979, art. 9

En refusant de délivrer au titulaire d'un permis de conduire un duplicata, l'administration lui retire de facto le permis dès lors que la décision administrative entraîne comme conséquence l'interdiction de faire circuler un véhicule automoteur. Si l'administration se propose d'agir ainsi, elle est tenue de donner à l'administré la possibilité d'être entendu préalablement à toute décision de retrait ou à toute décision comportant une sanction administrative équivalant à celle du retrait du permis de conduire.

TA 13-10-97 (10025, c. 19-5-98, 10425C)

Conditions du retrait

7. Conditions du retrait – examen du comportement global du titulaire – obligation de prise en compte d'éléments récents – loi du 14 février 1955, art. 2

Avant la prise d'une nouvelle mesure administrative en matière de permis de conduire, le ministre compétent est appelé à examiner le comportement global de la personne concernée, sa décision devant être assise en principe sur des éléments suffisamment récents pour être susceptibles de renseigner en ce moment sur l'attitude actuelle de l'intéressé.

TA 26-1-98 (10139); TA 4-2-98 (10070, c. 19-5-98, 10588C); TA 21-10-98 (10730); TA 24-11-99 (11471); TA 27-12-99 (11391); TA 16-2-2000 (11601); TA 5-12-07 (22758); TA 10-11-08 (24472, c. 12-3-09, 25204C); TA 8-6-11 (27562); TA 11-1- 12 (28555, c. 15-5-12, 29814C)

8. Conditions du retrait – mesures à prendre par le ministre – gradation – obligation de proportionner la mesure à la gravité des faits – loi du 14 février 1955, art. 2

L'article 2 paragraphe 1er de la loi du 14 février 1955 prévoit une certaine gradation des mesures dont le ministre est appelé à user afin d'assurer la sécurité sur les voies publiques, afin de proportionner la mesure prise à la gravité de la situation telle qu'elle se présente à lui. Le retrait pur et simple, sans limitation dans le temps et s'étendant à toutes les catégories de véhicules, constitue à l'égard d'un permis de conduire en cours de validité une mesure plus grave qu'une restriction temporaire de l'emploi ou de la validité, voire une suspension temporaire du permis de conduire ou que la limitation de validité à certaines catégories de véhicules.

TA 21-5-03 (15926); TA 8-6-11 (27562)

9. Conditions du retrait – mesures à prendre par le ministre – gradation – obligation de proportionner la mesure à la gravité des faits – loi du 14 février 1955, art. 2

L'article 2 paragraphe 1er de la loi du 14 février 1955 prévoit une certaine gradation des mesures dont le ministre est appelé à user afin d'assurer la sécurité sur les voies publiques, afin de proportionner la mesure prise à la gravité de la situation telle qu'elle se présente à lui. Le retrait pur et simple, sans limitation dans le temps et s'étendant à toutes les catégories de véhicules, constitue à l'égard d'un permis de conduire en cours de validité une mesure plus grave qu'une restriction temporaire de l'emploi ou de la validité, voire une suspension temporaire du permis de conduire ou que la limitation de validité à certaines catégories de véhicules.

TA 21-5-03 (15926); TA 8-6-11 (27562)

10. Conditions du retrait – infirmités et troubles – retrait pur et simple – décision prise après l'écoulement d'un temps considérable depuis l'événement – mesure disproportionnée loi du 14 février 1955, art. 2, par. 1er.

En présence d'une décision prise avec un écoulement de temps considérable depuis l'événement censé la justifier et faute de preuve d'infirmités ou de troubles dirimants, le retrait pur et simple du permis de conduire sans limitation de temps, même s'il se confine à certaines catégories de véhicules,

doit être qualifié de mesure disproportionnée, alors que les éléments concrets de l'affaire n'auraient justifié au plus qu'une suspension prononcée dans un délai rapproché, limitée dans le temps et assortie d'un réexamen à la fin de la période de suspension.

TA 14-7-99 (10871)

11. Conditions du retrait – troubles mentaux

Des troubles mentaux peuvent justifier le retrait administratif du permis de conduire.

TA 4-2-99 (10694)

12. Conditions du retrait – infirmités ou troubles susceptibles d'entraver les aptitudes ou capacités à conduire – consommation d'héroïne – loi du 14 février 1955, art. 2, par. 2

Dès lors que le titulaire d'un permis de conduire consomme encore occasionnellement de l'héroïne, même s'il essaye de se débarrasser de cette dépendance, la susceptibilité d'entrave de ses aptitudes ou capacités de conduire est établie à suffisance, ceci d'autant plus lorsqu'au cours de l'entretien devant la commission médicale, il admet avoir consommé de l'héroïne récemment.

TA 10-12-07 (22992, c. 3-6-08, 23926C)

13. Conditions du retrait – infractions au code de la route

Des condamnations itératives pour avoir circulé en présentant des signes manifestes d'alcoolémie en concours avec le délit d'avoir refusé de se soumettre à la prise de sang, ainsi qu'une récidive malgré la faveur d'une grâce grand-ducale sont de nature à justifier légalement la mesure du retrait administratif du permis de conduire CA 19-5-98 (10588C) *– Il en est de même du fait de circuler en présentant un taux d'alcoolémie de 1,69 grammes par litre, d'avoir commis un délit de fuite et d'avoir commis un excès de vitesse en roulant à 198 km/h sur autoroute.*

TA 18-10-2000 (11502)

14. Conditions du retrait – conduite malgré une interdiction de conduire judiciaire

La conduite, à deux reprises au moins, d'un véhicule malgré une interdiction de conduire judiciaire en cours, prononcée en raison d'un délit commis antérieurement, et une fois sous l'influence d'alcool, outre deux condamnations pour d'autres infractions au code de la route, constituent des éléments permettant de retenir valablement que le titulaire d'un permis de conduire est dépourvu du sens des responsabilités nécessaire pour la conduite d'un véhicule au vu des infractions constatées pour lui retirer purement et simplement le permis de conduire sans autre limitation d'ordre temporel.

TA 16-2-2000 (11601); TA 5-12-07 (22758)

15. Conditions du retrait – conduite malgré une interdiction de conduire – conduite sous influence d'alcool – incidence d'une cure de désintoxication (non)

Même si le titulaire d'un permis s'est soumis à un traitement psychothérapique stationnaire et qu'il a participé à un groupe thérapeutique afin de faire le suivi de cette cure, il n'est pas moins constant en cause qu'en dépit des efforts thérapeutiques ainsi déployés, il a fait l'objet d'une nouvelle interdiction de conduire provisoire pour conduite en état d'ivresse et sans permis de conduire valable, prononcée par ordonnance du juge d'instruction. – Encore que le retrait pur et simple du permis de conduire constitue la mesure administrative la plus grave, il ne peut pas être considéré en l'espèce comme ayant été manifestement disproportionné par rapport aux faits établis en cause qui sont d'une gravité certaine et mettent en exergue le danger que le demandeur représente pour les autres usagers de la route.

TA 15-7-02 (14088)

16. Conditions du retrait – détention et consommation occasionnelle de substances hallucinogènes

Ni le constat de la détention de substances hallucinogènes, ni encore l'aveu d'une consommation occasionnelle de telles substances ne sont suffisants pour établir à eux seuls dans le chef de l'intéressé un état de toxicomanie, c'est-à-dire un état de dépendance psychique ou physique de substances hallucinogènes à un tel point que la personne atteinte constitue de ce seul fait un risque pour la sécurité routière.

TA 2-10-02 (14756)

17. Conditions du retrait – état de toxicomanie avéré

Si le titulaire du permis présente un état de toxicomanie avéré, à savoir un réel état de dépendance psychique ou physique de substances hallucinogènes, il constitue un risque pour la sécurité routière dans la mesure où un état de dépendance à des substances psychotropes, et notamment à des hallucinogènes qui ont pour effet primordial d'altérer la perception, est incontestablement de nature à constituer un trouble susceptible d'entraver les aptitudes ou capacités de conduire.

TA 17-4-08 (23579)

18. Conditions du retrait – infraction unique à la législation sur la circulation routière – possession d'une certaine quantité de drogues

En présence d'une infraction unique aux règles de la circulation, en l'occurrence un dépassement de la vitesse, et du simple constat qu'à un moment donné l'intéressé a été trouvé en possession d'une certaine quantité de drogues et qu'il a admis en avoir consommées dans le passé, sans qu'il ne se dégage cependant d'un élément du dossier qu'à un quelconque moment l'intéressé a effectivement circulé sous influence de substances hallucinogènes, un retrait pur et simple du permis de conduire sans limitation de temps constitue une mesure disproportionnée non justifiée par les éléments concrets de l'affaire.

TA 2-10-02 (14756)

19. Finalité du retrait – conditions du retrait – prise en compte du comportement global du titulaire – éléments d'appréciation récents

La finalité primordiale d'une mesure de retrait administratif du permis de conduire est celle de protéger pour le futur la sécurité des usagers de la route contre des personnes représentant un danger potentiel à leur égard et non celle de sanctionner les personnes concernées pour des faits passés.

L'appréciation si une personne présente les garanties requises doit reposer sur un examen de son comportement global et tabler sur des éléments suffisamment récents pour être susceptibles de renseigner utilement sur l'attitude actuelle de la personne intéressée.

CA 12-3-09 (25204C); TA 10-7-12 (29605); CA 15-5-12 (29814C)

20. Finalité du retrait – conditions du retrait – prise en compte du comportement global du titulaire

La finalité primordiale d'une mesure de retrait administratif du permis de conduire est celle de protéger pour le futur la sécurité des autres usagers de la route contre des personnes représentant un danger potentiel à leur égard et non celle de sanctionner les personnes concernées pour des faits passés. L'appréciation si une personne présente encore les garanties susvisées doit nécessairement reposer sur son comportement global, pour lequel les infractions antérieurement constatées constituent un élément essentiel – TA 27-12-99 (11391); TA 10-11-08 (24472, c. 12-3-09, 25204C) *– Deux incidents en cause dans le chef du titulaire du permis de conduire dont le casier judiciaire renseigne déjà une condamnation récente à une interdiction de conduire judiciaire pour avoir circulé sous l'influence de l'alcool, témoignent d'un comportement d'une gravité certaine et suffisante pour justifier une mesure de retrait de permis de conduire. Une telle mesure est en effet basée sur le comportement global du titulaire, et il est indifférent que celui-ci ait déjà purgé la peine lui infligée, étant donné que ce n'est pas cette condamnation en elle-même qui justifie le retrait, mais bien le fait qu'elle a été suivie par d'autres incidents révélant un comportement irresponsable et dangereux pour la sécurité routière dans le chef du titulaire.*

TA 15-7-97 (9750); TA 15-7-02 (14088); TA 30-9-02 (14794); TA 2-10-02 (14756); TA 3-7-06 (20650); TA 8-6-11 (27562)

21. Renouvellement du permis – conditions - refus – daltonisme – a. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 77 – loi du 14 février 1955, art. 2

Le daltonisme ne constitue pas per se un motif de refus de délivrer ou de restreindre un permis de conduire, mais conditionne l'octroi ou le refus à une épreuve pratique qui décidera du sort du permis de conduire visé.

TA 3-3-10 (25798)

Echange du permis étranger en permis luxembourgeois

22. Permis de conduire – échange de permis étranger en permis national - fausse déclaration – moyens frauduleux - loi du 14 février 1955, art. 2 point 6)

Le ministre a valablement pu constater que le demandeur «a fait une fausse déclaration pour obtenir un permis de conduire par voie d'échange» en ce sens qu'il a fait croire aux autorités luxembourgeoises qu'il disposait d'un permis de conduire en cours de validité au jour de sa demande, condition nécessaire pour l'obtention d'un permis de conduire luxembourgeois par voie d'échange, alors qu'en réalité il se trouvait sous le coup d'une interdiction de conduire en Allemagne, et partant a valablement pu refuser sur le fondement de l'article 2, point 6) de la loi du 14 février 1955 de faire droit à sa demande en échange de son permis de conduire allemand en permis de conduire luxembourgeois.

TA 16-05-2013 (30530)

23. Échange du permis étranger contre un permis luxembourgeois – conditions – loi du 14 février 1955, art. 2; a. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 84

Le ministre des Transports peut refuser la transcription d'un permis de conduire si le titulaire n'offre pas, compte tenu des faits d'inhabilité ou de maladresse suffisamment concluant et constatés à sa charge, les garanties nécessaires à la sécurité routière. S'il est exact que les dispositions précitées n'utilisent pas le terme «échange» tel que repris à l'article 84, paragraphe 2

de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, mais se limitent à l'emploi du terme «transcription», il y a néanmoins lieu de conclure que l'article 2 de la loi du 14 février 1955 est également applicable en cas d'échange d'un permis de conduire délivré par une autorité d'un autre État-membre de l'Espace économique européen dans la mesure où l'article 84 précité est inscrit sous le titre «G» de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 intitulé «la transcription de permis de conduire», de sorte qu'il y lieu d'admettre que la notion de transcription employée dans l'article 2 de la loi du 14 février 1955 vise à la fois les permis de conduire délivrés par les États membres que ceux délivrés par les États tiers.

TA 18-7-12 (29119)

Immatriculation véhicule militaire

24. Immatriculation – véhicule militaire – obligation d'immatriculation – code de la route, art. 2, 9° et 15°, art. 92

Un véhicule militaire n'appartenant pas à l'armée ne saurait être qualifié de véhicule spécial de l'armée. Il constitue un véhicule automoteur qui doit être immatriculé pour pouvoir circuler sur la voie publique – TA 26-3-03 (15431) – *S'il est vrai qu'il se dégage de l'article 2, 15° du code de la route que seul un véhicule chenillé, semi-chenillé ou de combat appartenant pour le surplus à l'Armée peut être qualifié de véhicule spécial de l'Armée, de sorte que le véhicule litigieux, n'appartenant pas à l'Armée, ne saurait tomber sous la définition de véhicule spécial de l'Armée, on ne saurait en déduire que les véhicules chenillés, semi-chenillés ou de combat ne sauraient pas faire l'objet d'une immatriculation ordinaire, même si elles remplissent par ailleurs les conditions techniques pour faire l'objet d'une telle immatriculation. A défaut d'être visés par une disposition spéciale du code de la route, de tels véhicules sont à considérer comme véhicules automoteurs, sujets à immatriculation, au sens de l'article 2, 9° du code de la route qui qualifie comme tel tout véhicule pourvu d'un dispositif de propulsion mécanique ou relié à un conducteur électrique, mais non lié à une voie ferrée.*

TA 8-3-04 (16979)

*Article 2*bis

1. Permis de conduire – affectation du nombre initial de points – résidence normale – transcription d'un permis de conduire étranger - loi du 14 février 1955, art. 2bis, par. 1er

L'affectation du nombre initial de points dont est doté un permis de conduire intervient en principe au moment de la délivrance ou de la transcription d'un permis de conduire étranger, respectivement, dans les cas de reconnaissance d'un permis de conduire en vertu des directives communautaires relatives au permis de conduire, au moment de l'établissement par le titulaire d'un permis de conduire étranger de sa résidence normale au Luxembourg. En outre, ladite disposition légale prévoit deux hypothèses dans lesquelles l'affectation du nombre initial de points intervient antérieurement à un des événements prémentionnés, à savoir au moment où le titulaire d'un permis de conduire étranger, n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ou n'ayant pas encore fait transcrire son permis de conduire depuis l'établissement de sa résidence normale au Luxembourg, soit a fait au Luxembourg l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable, soit s'est acquitté dans les 45 jours après un avertissement taxé pour des infractions énumérées à l'article 2bis, paragraphe 2 de la loi du 14 février 1955.

L'affectation du nombre initial de points dont est doté un permis de conduire n'intervient pas nécessairement au moment de la délivrance d'un permis de conduire ou de la transcription d'un permis de conduire étranger en permis de conduire luxembourgeois, respectivement au moment de l'établissement de sa résidence normale au Luxembourg par le titulaire d'un permis de conduire étranger, mais intervient, en cas de commission d'une des infractions énumérées à l'article 2bis, paragraphe 2 de la loi du 14 février 1955, commise plus particulièrement par une personne n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg, dès le moment où le titulaire d'un permis de conduire étranger a fait au Luxembourg l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou où s'il s'est acquitté dans les 45 jours après un avertissement taxé.

«[…] de nombreuses personnes titulaires d'un permis étranger vivent ou travaillent au Luxembourg sans être obligées par le Code de la Route à échanger leur permis d'origine contre un document luxembourgeois, et il est projeté de traiter tous les usagers des routes luxembourgeoises sur un même pied d'égalité. Le permis à points s'appliquera dès lors aussi à ces conducteurs – résidants luxembourgeois titulaires d'un permis étranger, frontaliers ou résidants étrangers de passage au Luxembourg, – et l'affectation des points sera opérée à la première infraction donnant lieu à une déduction de points, le capital de 12 points étant évidemment réduit du nombre de points perdus en raison de l'infraction en question.»

TA 09-07-2013 (31477)

2. Permis de conduire - affectation du nombre initial de points - chauffeurs professionnels - dispositions particulières (non) - loi du 14 février 1955, art. 2bis

L'article 2bis de la loi du 14 février 1955, réglant la matière des permis à points, ne contient pas de dispositions particulières visant les chauffeurs professionnels, c'est-à-dire notamment les chauffeurs de taxi.

Le législateur a pris le choix politique de ne pas «réserver un statut particulier aux chauffeurs professionnels» en la matière des permis à points, mais d'appliquer un « régime unique » à tous les chauffeurs. Le législateur a en effet estimé qu'« accorder […] une marge de tolérance plus large [aux chauffeurs professionnels] serait tout aussi discriminatoire vis-à-vis des chauffeurs normaux et constituerait en plus une capitulation de l'action de sécurité routière vis-à-vis des intérêts sociaux et économiques en jeu, au détriment des vies humaines et de l'intégrité physique des usagers de la route que le système a la prétention de protéger. Par ailleurs, il paraît impossible de distinguer avec la clarté et l'équité requises ceux parmi les usagers de la route qui doivent prendre le volant pour des raisons professionnelles. En effet, c'est précisément leur professionnalisme qui devrait inciter les chauffeurs professionnels à développer une aptitude plus prononcée de bien se conduire sur la route et de faire preuve d'un sens accru des responsabilités.»

TA 22-05-2013 (31341)

3. Permis de conduire – réduction de points – conditions d'exécution de plein droit (oui) – information obligatoire et préablable du conducteur (oui) - loi du 14 février 1955, art. 2bis

La réduction de points est une mesure administrative qui intervient de plein droit, chaque fois que les conditions d'application en sont réunies. Concernant les avertissements taxés, la perte de points intervient au moment du paiement de la taxe, paiement qui implique la reconnaissance implicite par l'auteur de son comportement fautif et l'acceptation tacite du retrait de points.

En effet, le paiement de l'avertissement taxé, effectué dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, s'analyse en une transaction, laquelle a pour effet d'arrêter toute poursuite avec, comme corollaire, la conséquence d'enlever au conducteur la possibilité de voir contrôler devant le juge pénal, seul compétent à cet égard, la réalité des faits à l'origine de l'infraction en cas de contestation.

C'est la raison pour laquelle l'information du conducteur relative à l'existence de la perte de points et au nombre afférent est substantielle afin de garantir ses droits, cette information devant par ailleurs être préalable afin de mettre le conducteur en mesure de payer et de signer l'avertissement taxé en connaissance de cause.

Il se dégage des considérations qui précèdent que lorsque le conducteur a été informé en bonne et due forme de la réduction de points encourue en cas de paiement de l'avertissement taxé, le paiement de la somme due est à lui seul suffisant pour déclencher la réduction afférente au nombre de points affectés au permis de conduire, cette réduction intervenant en effet de plein droit.

TA 21-11-2005 (20152)

4. Décision susceptible de recours – permis à points – décision de retrait – décision administrative – loi du 14 février 1955, art. 2bis

La décision du ministre des Transports de retirer le nombre de points prévu par la loi s'analyse en une décision administrative entraînant la compétence du tribunal administratif.

TA 30-6-03 (16018)

5. Permis à points – décision de réduction – réduction de plein droit

La réduction de points est une mesure administrative grave qui intervient de plein droit, c'est-à-dire elle a lieu automatiquement, le ministre devant infliger le retrait des points chaque fois que les conditions d'application en sont réunies – TA 30-6-03 (16018); CA 17-12-09 (25942C) – *Lorsque le conducteur a été informé en bonne et due forme de la réduction de points encourue en cas de paiement de l'avertissement taxé, le paiement de la somme due est à lui seul suffisant pour déclencher la réduction afférente au nombre de points affectés au permis de conduire, cette réduction intervenant en effet de plein droit.*

TA 18-12-03 (16701); TA 21-10-04 (18318)

6. Permis à points – décision de réduction – contestation de l'infraction (non) – acte administratif à compétence liée

Des considérations tenant à l'ignorance de l'administré quant à la nature de l'infraction commise et à la réalité du dépassement de la vitesse autorisée sont sans incidence quant à la légalité de la décision de retrait de points, étant donné que le paiement de l'avertissement taxé a pour effet de mettre fin à toute possibilité de voir contrôler la réalité des faits à l'origine de l'infraction et les autres éléments constitutifs et le retrait de points est un acte administratif à compétence liée rattaché à la seule existence d'un avertissement taxé acquitté par le contrevenant.

TA 23-11-05 (19831)

7. Permis de conduire – réduction de points – libellé des infractions - ministre des transports - marge d'appréciation (non) - loi du 14 février 1955, art. 2bis

Le ministre n'a pas de marge d'appréciation quant au libellé des infractions retenues par le juge et à la réduction concomitante de points qui se trouve fixée dans la loi.

TA 24-06-2004 (17342)

8. Permis à points – décision de réduction – applicabilité des dispositions de la procédure administrative non contentieuse (non) – loi du 2 août 2002, r. g.-d. du 8 juin 1979, art. 9 - loi du 14 février 1955, art. 2bis

L'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit que la réduction de points suite à une décision judiciaire intervient au moment où cette décision devient irrévocable. Il s'agit partant d'une réduction de points qui intervient en dehors de l'initiative de l'administration qui ne dispose d'aucun pouvoir d'appréciation pour prendre la décision nécessaire de retrait de points suite à la décision judiciaire. - Il s'ensuit que le non-respect, par le ministre des Transports, de la disposition de l'article 9 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 n'est pas de nature à entraîner l'annulation de la décision de retrait de points du permis de conduire.

CA 6-3-08(23073C)

9. Permis à points – décision de réduction – acte administratif à compétence liée – contrôle exercé par le tribunal – contrôle d'opportunité et de proportionnalité (non) – loi du 14 février 1955, art. 2bis

En matière de retrait de points du permis, le tribunal administratif, saisi d'un recours en annulation, a le droit et l'obligation d'examiner l'existence et l'exactitude des faits matériels qui sont à la base de la décision attaquée et de vérifier si les motifs dûment établis sont de nature à motiver légalement la décision attaquée, il n'est en revanche pas autorisé à contrôler des considérations d'opportunité se trouvant à la base de l'acte attaqué ainsi qu'un éventuel défaut de proportionnalité, le nombre de points retenu découlant directement de la loi, de sorte à exclure tout pouvoir d'appréciation dans le chef du ministre et, a fortiori, du tribunal – TA 12-2-07 (21859 et 21966) – *La suspension du droit de conduire pour une durée de 12 mois intervenant sur base de l'article 2bis, paragraphe 3, de la loi modifiée du 14 février 1955 est une conséquence légale du retrait de l'ensemble des points dont le permis de conduire est doté, intervenant de plein droit et liant le ministre, dont l'arrêté afférent ne comporte, d'après l'article 2bis paragraphe 3 de la loi du 14 février 1955, que le constat que la personne visée a perdu l'ensemble des 12 points dont son permis était affecté suite aux différentes décisions de retrait de points intervenues préalablement. La question de savoir si la mesure prise est proportionnelle par rapport aux faits établis, découle dès lors en matière de permis de conduire, directement du texte de la loi qui a procédé dans ses dispositions à une évaluation des peines applicables.*

TA 29-1-07 (21828, c. 3-7-07, 22672C); TA 12-2-07 (21678); TA 3-12-07 (22679 et 22923); TA 3-12-08 (24573); TA 19-5-09 (24841); TA 2-3-11 (27513)

10. Permis à points – décision de réduction – réduction de plein droit – pouvoir d'appréciation du ministre (non) – pouvoir de contrôle du tribunal (non) – loi modifiée du 14 février 1955, art. 2bis, par. 2

La réduction de points intervient de plein droit, à partir du moment où l'infraction commise a été constatée ou bien par une condamnation judicaire devenue irrévocable ou bien par le payement d'un avertissement taxé, et que le ministre ne fait que procéder à la réduction conséquente du nombre de points dont le permis de conduire de l'auteur de l'infraction se trouve à ce moment affecté, de sorte qu'il est constant que le ministre n'a aucun pouvoir d'appréciation, mais qu'il lui appartient d'appliquer la loi. La question de l'adéquation et de la proportionnalité entre les circonstances de fait et les points réduits a été prise en compte par le législateur par la fixation dans le texte législatif de différents nombres de points à retirer en fonction des diverses infractions commises ainsi que par l'application de règles spécifiques en cas de concours réel d'infractions, règles limitant dans ce cas la réduction de points à un maximum de 6 points lorsqu'il s'agit exclusivement de contraventions, et à un maximum de 8 points, lorsqu'il y a au moins un délit parmi les infractions retenues. Le tribunal n'est dès lors pas autorisé à contrôler des considérations d'opportunité se trouvant à la base de l'acte attaqué ainsi qu'une éventuelle disproportion, le nombre de points retenu découlant directement de la loi, de sorte à exclure tout pouvoir d'appréciation dans le chef du ministre et, a fortiori, du tribunal – TA 12-2-07 (21678) – *Le ministre des Transports est investi d'une compétence liée en la matière, de sorte que le constat de la suspension s'impose dès lors que la perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire est vérifié, sans que le ministre ne soit investi d'un pouvoir d'appréciation afférent.*

TA 3-12-08 (24573)

11. Permis à points – décision de réduction – réduction de plein droit – pouvoir d'appréciation du ministre (non) – pouvoir de contrôle du tribunal (non) – loi modifiée du 14 février 1955, art. 2bis, par. 3

Lorsque, suite à la réduction d'un certain nombre de points du permis, le capital tombe à zéro, le détenteur ne peut pas contester le retrait du permis en se basant sur l'illégalité des retraits de points antérieurs lorsque, faute d'avoir été attaquées en temps utile, les décisions afférentes sont coulées en force de chose décidée.

TA 16-7-08 (23657)

12. Permis à points – décision de réduction – conditions – condamnation judiciaire - loi du 14 février 1955, art. 2bis

L'article 2bis, paragraphe 2, alinéa 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 exige, pour une réduction du nombre de points affectés au permis de conduire, non seulement une condamnation judiciaire devenue irrévocable, mais encore que cette condamnation judiciaire soit prononcée pour une des 19 infractions énumérées à l'article 2bis, paragraphe 2, alinéa 1er de la loi de 1955.

TA 14-6-04 (17484); TA 18-1-06 (20334, c. 18-5-06, 21047C)

13. Permis à points – réduction – conduite sans être titulaire d'un permis de conduire – loi du 14 février 1955, art. 2bis et 13

En renvoyant au chiffre 13, alinéa 1er de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955, qui dispose que le permis de conduire d'une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire, d'un retrait ou d'une restriction du permis de conduire par décision administrative et d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis n'est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets, l'article 2bis de la même loi ne permet pas de retirer des points à une personne qui conduit sans être titulaire d'un permis de conduire valable.

CA 10-7-08 (24222C)

14. Inobservation d'un signal «stop» et refus de céder la priorité – concours idéal – loi du 14 février 1955, art. 2bis, par. 2., al. 3

Si, par un seul comportement, l'automobiliste commet deux infractions au Code de la route, de sorte qu'elle se trouve dans l'hypothèse d'un concours idéal d'infractions tel que prévu par l'article 2bis, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi du 14 février 1955 (ce qui est le cas de l'inobservation d'un signal «stop» et du refus de priorité), seule la réduction de points la plus élevée doit être appliquée.

TA 7-2-12 (27930)

15. Permis à points – décision de retrait de points – caractère – peine

La mesure de retrait de points du capital dont est doté le permis de conduire s'apparente à une peine.

TA 19-12-07 (228323)

16. Permis à points – conformité aux exigences de la Convention européenne des droits de l'homme – Convention européenne des droits de l'homme, art. 6; loi du 14 février 1955, art. 2bis

Le but assigné à un retrait administratif du permis de conduire est de protéger, pour l'avenir, la sécurité des autres usagers de la route contre des personnes représentant un danger potentiel à leur égard et non celui de sanctionner les personnes concernées pour des faits commis dans le passé. La perte de points et l'annulation du permis qui en découle sont dès lors une sanction administrative, mais soumis aux règles posées par l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. – Le retrait de points du capital de points du permis de conduire n'est que la conséquence d'une procédure pénale permettant 1 réformation de TA 14-5-07 (22022): La décision de retrait de points, prise par le ministre par application de la loi, n'étant pas le fruit d'une initiative de la personne concernée, elle s'analyse en une décision administrative intervenue en dehors de l'initiative de la personne concernée au sens de l'article 9 du règlement grand-ducal de 1979 qui consacre le principe général du contradictoire à un niveau précontentieux en matière administrative. Il s'ensuit qu'une information spécifique doit être adressée en temps utile à la personne concernée afin de lui permettre d'évaluer en connaissance de cause l'opportunité d'une défense plus poussée au pénal au regard notamment de la perte de points le cas échéant encourue 2 réformation de TA 25-2-08 (23374) 3 confirmé par arrêt du 23-7-08 (23963C) qui ne s'est cependant pas prononcé sur cette question à l'usager ainsi sanctionné de prétendre à un procès devant un tribunal indépendant, à savoir le tribunal correctionnel qui après un débat contradictoire, a condamné le demandeur pour des infractions déterminées. Quant à la décision ministérielle de retrait de points, suite à la condamnation pénale devenue irrévocable, celle-ci est encore susceptible de faire l'objet d'un recours devant la juridiction administrative, par l'introduction d'un recours en annulation, afin de vérifier si l'autorité administrative qui procède au retrait de points a agi à l'issue d'une procédure régulière. – Il en résulte que ni l'article 2bis de la loi du 14 février 1955, telle que modifiée par la loi du 2 août 2002, ni la décision ministérielle de retrait, ne sont contraires à l'article 6-1 de la Conven-

tion européenne des droits de l'homme, et ceci d'autant plus que le retrait d'un certain nombre de points du capital à points ne conduit pas automatiquement à une interdiction de piloter un véhicule sur le territoire luxembourgeois, mais se trouve limité à 8 points maximum du capital initial de 12 points, et que le conducteur visé dispose toujours de la possibilité, sous certaines conditions, de procéder à une reconstitution de trois points dudit capital à points.

TA 24-6-04 (17342, c. 26-10-04, 18266C); TA 3-4-06 (20531); TA 25-9-06 (21320)

17. Permis à points – conformité aux exigences de la Convention européenne des droits de l'homme – recours en annulation – recours effectif – Convention européenne des droits de l'homme, art. 6; loi du 14 février 1955, art. 2bis

Un contrôle de pleine juridiction, impliquant le contrôle de la proportionnalité, ne se conçoit pas à l'égard de sanctions administratives lorsque la compétence de l'autorité pour fixer le montant de la sanction est liée, le quantum étant, dans cette hypothèse, fixé de manière rigide par la loi, le juge ne pouvant en effet avoir plus de pouvoirs que l'administration. Dès lors, la réduction de points intervenant sur base de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 suite à une condamnation judiciaire irrévocable est une sanction légale intervenant de plein droit et liant le ministre, de sorte que le contrôle ouvert en cette hypothèse au tribunal, aboutissant le cas échéant à une «simple» annulation, doit être considéré comme non contraire à l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

TA 12-2-07 (21859 et 21966)

18. Permis à points – conformité aux exigences de la Convention européenne des droits de l'homme – instance pénale – obligation d'information de la possibilité de la perte de points dès l'instance pénale – Convention européenne des droits de l'homme, art. 6; loi du 14 février 1955, art. 2bis

Dès lors qu'un administré n'est pas informé, dès l'instance pénale, de la possibilité de perdre des points de son permis à l'issue de l'instance pénale, il n'est pas suffisamment informé de l'étendue des sanctions qu'il risque d'encourir et n'est pas en mesure de préparer utilement sa défense, de sorte que le retrait de points opéré automatiquement à l'issue de l'instance pénale contrevient à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme – TA 21-3-12 (28731) – *Il y a, selon la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, violation de l'article 6 § 1er de la Convention dès lors qu'un administré qui se voit – automatiquement – retirer des points suite à une affaire pénale par rapport à laquelle il ne fait pas fait usage de son droit de s'opposer, de sorte que l'intéressé n'est informé du retrait des points qu'à l'issue de l'affaire pénale, alors que seule une information préalable l'aurait mis dans une situation lui permettant d'assurer sa défense en connaissance de cause. L'entorse aux droits de l'homme se situe dès lors au niveau du fait que l'intéressé, par l'absence d'une information préalable quant au risque d'un retrait – automatique – en cas de condamnation au pénal, est privé d'un recours devant une juridiction devant laquelle il pourrait contester sa culpabilité, étant sous-entendu que s'il avait été informé il ne se serait peut-être pas abstenu de réagir. Mais il n'y a pas violation des droits de la défense au cas où l'administré a au contraire effectivement pu assurer la défense de ses intérêts, c'est-à-dire contester sa culpabilité, dans le cadre de l'affaire pénale diligentée à son encontre.*

TA prés. 23-4-12 (30387)

19. Permis à points – retrait de points – suspension du permis de conduire – sanction administrative – applicabilité des principes de non-rétroactivité de la loi pénale et de la légalité des délits et des peines (non) – Convention européenne des droits de l'homme, art. 7

Dans la mesure où la perte de la totalité des points et la suspension subséquente du permis de conduire pour une durée de douze mois ne constituent pas une sanction pénale mais une sanction administrative, elle ne doit pas satisfaire aux exigences qui régissent la répression pénale elle-même, à savoir les principes de la non-rétroactivité de la loi pénale et de la légalité des délits et des peines.

TA 25-9-06 (21320)

20. Permis à points – principe non bis in idem – conformité aux exigences de la Convention européenne des droits de l'homme – Convention européenne des droits de l'homme, Protocole n° 7, art. 4; loi du 14 février 1955, art. 2bis

La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme ne fournit pas, à l'heure actuelle, des éléments suffisants pour affirmer que le fait de se voir retrancher des points du permis et celui de se voir infliger une interdiction judiciaire de conduire violeraient la règle non bis in idem. Il est vrai que cette règle interdit aux États de poursuivre ou de punir pénalement pour une même infraction quiconque a déjà été acquitté ou condamné par un jugement définitif, mais ne s'oppose pas à ce que des autorités distinctes connaissent d'infractions différentes issues d'un même fait pénal. Le simple fait qu'un seul acte soit constitutif de plusieurs infractions n'est donc pas contraire à l'article 4 du Protocole n° 7, si ces infractions diffèrent dans leurs éléments essentiels. – *Les sanctions prononcées d'une part par le tribunal correctionnel et celle découlant du retrait du capital de points dont est doté le permis de conduire poursuivent en fait deux objectifs différents. La sanction pénale réprime avant tout un fait déterminé en sanctionnant ponctuellement le responsable. Le dispositif du permis à points se veut par contre pédagogique et préventif et tend à responsabiliser les conducteurs en jouant sur deux volets, celui de la dissuasion et celui de la réhabilitation. L'objectif en est d'agir de façon ciblée contre les récidivistes en instaurant un système qui garantit la progressivité des sanctions et qui permet par conséquent de détecter plus aisément les conducteurs à risque. Des infractions répétées trahissent un comportement dangereux qui nécessite une réponse pédagogique appropriée reposant sur des sanctions adaptées au comportement fautif. Le permis à points constitue à cet égard un instrument adéquat pour détecter les conducteurs potentiellement dangereux et pour influer en temps utile sur les habitudes par le retrait de plein droit de points affectés aux infractions commises sinon pour les écarter au moins temporairement de la circulation, en constatant la suspension du droit de conduire au cas où le capital de points dont est doté le permis à conduire est épuisé, si l'approche préventive échoue. Le dispositif mis en place par le permis à points s'inscrit dans un choix politique de sécurité routière*

TA 13-12-04 (18277); TA 29-1-07 (21828, c. 3-7-07, 22672C)

21. Légalité du retrait – décision prise sur base des mêmes faits que ceux qui ont conduit à des sanctions pénales – contrariété à la Convention européenne des droits de l'homme consacrant le principe «non bis in idem» (non) – Conv. eur. des droits de l'homme, Protocole additionnel n° 7, art. 4

Les sanctions prononcées d'une part par le tribunal correctionnel et celle découlant du retrait du capital de points dont est doté le permis de conduire sanctionnent en réalité deux comportements différents: le premier sanctionne un comportement, grave il est vrai, mais unique, et le second traite, non seulement d'un point de vue répressif, mais également dans le but de protéger les autres usagers de la route, un comportement habituel, se caractérisant par une accumulation, pendant un certain délai, d'infractions au code de la route dont la fréquence dénote dans son ensemble une inaptitude du conducteur de circuler sur les voies publiques sans constituer pour lui-même et les autres usagers de la route un danger. Le dispositif du permis à points se veut ainsi pédagogique et préventif et tend à responsabiliser les conducteurs en jouant sur deux volets, celui de la dissuasion et celui de la réhabilitation. Il ne découle donc pas de l'état actuel de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme que le retrait de points du permis de conduire, seule décision déférée au tribunal, qui est en fait la conséquence d'une condamnation par un tribunal répressif, viole le principe non bis in idem inscrit à l'article 4 du Protocole n° 7 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

TA 16-6-05 (19036, c. 24-11-05, 20142C); TA 11-1-12 (28555, c. 15-5-12, 29814C)

22. Permis à points – décision de réduction – décision administrative – loi du 14 février 1955, art. 2bis

La décision du ministre des Transports de retirer le nombre de points prévu par la loi s'analyse en une décision administrative entraînant la compétence du tribunal administratif.

TA 30-6-03 (16018); TA 26-5-04 (17382); TA 23-11-05 (19831)

23. Permis à points – décision de réduction – décorrectionnalisation de l'infraction – contravention ab initio

La décorrectionnalisation d'un délit a pour effet de dénaturer l'infraction ab initio, en d'autres termes rétroactivement et dès le départ, de sorte que le régime juridique spécifique des contraventions lui est applicable.

TA 18-2-09 (25415)

24. Permis à points – avertissement taxé – décision administrative (non)

Un avertissement taxé, dans la mesure où il a pour objet de sanctionner l'auteur d'une contravention selon une procédure simplifiée, est à considérer comme une sanction de nature pénale. Un avertissement taxé n'est dès lors pas une décision administrative et échappe comme tel à la compétence du juge administratif.

TA 28-3-07 (21962 et 21963)

25. Permis à points – décision de réduction – lettre d'information – décision administrative

La lettre d'information adressée à l'intéressé matérialise en même temps la décision de réduction de points du ministre et constitue dès lors une décision administrative de nature à faire grief.

TA 26-3-10 (25714)

26. Permis à points – décision de réduction – notification – effet – opposabilité

Les décisions portant réduction et constatant la perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire sont rendues opposables à l'administré par leur notification. Les dispositions du Code de la route relatives à la notification de ces décisions ne conditionnent cependant pas la régularité de la procédure suivie et partant la légalité de la décision de retrait de points, mais elles ont pour seul objet de rendre opposable la décision à l'administré concerné et ainsi de déclencher le délai dont il dispose pour introduire un recours contentieux à son encontre.

TA 27-10-10 (26965); TA 5-7-11 (27557); TA 23-11-11 (27653, c. sur ce point le 15-5-12, 29690C); TA 7-2-12 (28340); TA 15-2-12 (28702); TA 24-4-12 (29224)

27. Permis à points – décision de réduction – avertissement taxé – information préalable – paiement de la taxe – transaction – loi du 14 février 1955, art. 2bis, r. g.-d. du 26 août 1993, art. 4bis

L'information du conducteur relative à l'existence de la réduction des points et au nombre afférent est substantielle afin de garantir ses droits. Cette information doit par ailleurs être préalable pour que le conducteur puisse payer et signer l'avertissement taxé en connaissance de tous les éléments en cause, d'autant plus que le payement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, s'analyse en une transaction laquelle a pour effet d'arrêter toute poursuite. Si en principe l'arrêt de toute poursuite est bénéfique pour le conducteur, elle lui enlève aussi la possibilité de voir contrôler devant le juge pénal la réalité des faits à l'origine de l'infraction, s'il la conteste. Ce caractère transactionnel attaché au payement de la taxe devient d'autant plus important à partir du moment où la constatation de l'infraction entraîne de plein droit une réduction du nombre de points affecté au permis de conduire.

TA 30-6-03 (16018); TA 18-12-03 (16701); TA 21-10-04 (18318); TA 23-11-05 (19831); TA 10-12-07 (22991)

28. Permis à points – constatation d'une infraction entraînant une réduction de points – information du conducteur – contrôle du ministre

Il incombe au ministre des Transports de contrôler la régularité formelle de la constatation d'une infraction et de l'information par l'agent responsable que le paiement de l'avertissement taxé entraîne une réduction de points.

TA 30-6-03 (16018)

29. Permis à points – avertissement taxé – non inscription du nombre de points perdus – nullité de la décision ministérielle

Si l'inscription du nombre de points perdus sous la rubrique afférente de l'avertissement taxé n'est pas respectée, le ministre des Transports ne peut pas valablement procéder à une réduction conséquente du nombre de points afférents et la décision doit être annulée pour violation des formes destinées à protéger les intérêts privés.

TA 30-6-03 (16018)

30. Permis à points – contestation de la réalité des faits devant le juge administratif (non)

Le tribunal administratif n'est pas admis à se livrer à un contrôle de la réalité des faits commis, ce contrôle appartenant, le cas échéant, au juge pénal. Il appartient à l'administré de refuser de payer l'avertissement taxé s'il conteste les faits, ce refus de payement lui permettant de faire contrôler la réalité des faits devant le juge pénal.

TA 10-12-07 (22991)

31. Permis à points – avertissement taxé – retrait de points – devoir d'information du titulaire du permis – erreur – conséquence – loi du 14 février 1955, art. 2bis, par. 2; r. g.-d. du 26 août 1993, art. 13 et 15

La finalité des règles en matière d'avertissements taxés et de retrait de points consiste dans l'information précise et complète de l'auteur d'une infraction, de la date, du lieu et de la nature exacte de l'infraction, de sorte qu'il ne puisse se méprendre sur les circonstances ayant conduit à une perte de points et qu'il puisse, le cas échéant, s'il estime que les points lui ont été retirés à tort, exercer les recours légalement prévus. – Si, dans l'information délivrée au titulaire du permis, ni le lieu, ni la date de l'infraction effectivement commise, ne sont litigieux mais seule la nature de l'infraction lui reprochée, l'erreur dont sont affectés tant le reçu de l'avertissement taxé que la décision ministérielle consiste dans l'emploi, par l'agent auteur de l'avertissement, d'un code d'infraction erroné, il s'agit d'une erreur matérielle n'entraînant pas l'annulation de la décision de retrait de points.

CA 14-7-09 (25494C)

32. Permis à points – indication erronée du lieu de l'infraction – incidence (non)

L'éventuelle indication erronée du lieu de l'infraction ne saurait entraîner l'annulation de la décision de réduction de points, étant donné que le paiement de l'avertissement taxé a pour effet de mettre fin à toute possibilité de voir contrôler la réalité des faits à l'origine de l'infraction et les autres éléments constitutifs et que le retrait de points est un acte administratif à compétence liée rattaché à la seule existence d'un avertissement taxé acquitté par le contrevenant.

TA 21-10-04 (18318); TA 26-3-10 (25714)

Article 4

Contrôle technique – obligation de soumettre les véhicules automoteurs au contrôle technique – illégalité – loi du 14 février 1955, art. 4, al. 1er, point 4; règlement ministériel du 16 avril 1963

L'obligation de soumettre un véhicule au contrôle technique avant sa mise en circulation, en tant qu'elle découle du règlement ministériel du 16 avril 1963, lui-même basé sur la loi du 14 février 1955, article 4, alinéa 1er, point 4, est anticonstitutionnelle.

TA 2-12-99 (11153)

Article 9

Permis à points – décision de réduction – jugement correctionnel – décision subséquente du ministre de retirer des points du permis de conduire – information préalable (non)

Contrairement à la procédure applicable en matière d'avertissement taxé, la transmission d'un dossier aux autorités judiciaires n'accorde aucune possibilité à la personne concernée d'éviter cette saisine, de sorte qu'une information préalable quant au risque de se voir retirer des points du capital de points attaché au permis de conduire n'est pas nécessaire, puisque la perte de points consécutivement à une condamnation pénale éventuelle est automatique.

TA 27-4-06 (20445)

Article 11

Circulation routière – pesage des véhicules – surcharge (notion) – loi du 14 février 1955, art. 11.2

Le terme «pesage» vise toute opération de pesage utilisée pour déterminer le poids du véhicule, quelque soit le ou les procédés utilisés (…) les juges d'appel pouvaient sans violer l'article visé au moyen retenir que le terme «pesage» visait l'opération de pesage dans son ensemble, quelque soit le procédé utilisé pour déterminer le poids d'un camion - pesage unique ou pesages successifs des axes avant et arrière du camion.

Cour de cassation 07-05-2009 (22/2009 et 23/2009)

*Article 11*bis

1. Droit pénal spécial – circulation routière – dépassement de la vitesse de plus de 50% du maximum autorisé – état de nécessité (oui) - loi du 14 février 1955, art. 11bis, par. 3, loi du 18 septembre 2007

La situation dans laquelle X s'est trouvé suite à l'appel émanant du central téléphonique du secours d'urgence de la protection civile, et qui est dûment documentée par les pièces versées au dossier, a été telle qu'il ne lui est resté d'autre choix que de commettre une infraction au Code de la route, en l'espèce de dépasser la vitesse de 50km/h à l'intérieur d'une agglomération. En effet, en respectant rigoureusement les règles du Code de la route, il aurait accepté la détérioration de l'état de santé voire le décès de la patiente qui, suite à la non disponibilité de l'ambulance de Mertert, dépendait du secours lui porté par le secouriste volontaire du Centre de Secours de Remich. A cet égard, il y a lieu de rappeler que X voulait venir au secours d'une patiente ayant subi un arrêt cardiaque, donc une intervention extrêmement urgente où il y a lieu de réagir immédiatement. Dans ces conditions le tribunal retient que X, en circulant (…) à 106 km/h au lieu des 50 km/h autorisés, a commis cette infraction parce qu'il n'avait raisonnablement pas d'autres moyens pour sauvegarder un intérêt majeur, à savoir tenter de porter secours à une personne dont il était établi que le pronostic vital était en jeu. X a donc agi en état de nécessité. Le tribunal tient cependant à relever qu'il ne faut pas perdre de vue que par sa façon de conduire, X a constitué un danger pour les autres usagers de la route qui ne pouvaient légitimement s'attendre à ce qu'un conducteur circule à une telle vitesse à l'intérieur de l'agglomération. Ce n'est donc uniquement en raison de l'intérêt manifestement supérieur en jeu en l'espèce, à savoir le secours d'une personne en danger de mort, que l'état de nécessité peut être retenu face à un dépassement de vitesse, qui dans d'autres circonstances, mériterait une sanction pénale conséquente.

Cour de cassation, 12-07-2010 (322/10 VI)

2. Droit pénal – droit pénal spécial – circulation routière – délit de grande vitesse – éléments constitutifs - dépassement de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la différence devant être d'au moins 20 km/h – etat de récidive – notion- nouveau fait devant avoir été commis avant l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où une précédente

condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglmentaire de la vitesse est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une contravention grave en matière de dépassement de vitesse – conséquence – ancien fait n'a pas besoin d'avoir été un excès de vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire autorisée et d'au moins 20km/h – loi modifiée du 14 février 1955, art. 11 bis

Le délit de grande vitesse prévu par l'article 11 bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques suppose, d'une part, un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum autorisée, la différence devant être d'au moins 20 km/h. Il exige d'autre part, un état de récidive. Celui-ci suppose que le fait en question ait été commis avant l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave, les temes "même cotravention grave" visant une contravention grave en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse.

Cour d'appel (pénal) 25-05-2004, Ministère public – T (Pasicrisie luxembourgeoise rouge, tome 32, p.549 et suivantes)

Article 12

Circulation routière – appareils de détection de l'alcoolémie et de détermination de l'imprégnation alcoolique – procédure d'homologation - règlement d'exécution - Constitution, art. 36 - loi du 14 février 1955, art. 12, par.7, al. 1

Dans la mesure où une loi prévoit son exécution par voie de règlement ministériel, elle est contraire à l'article 36 de la Constitution.

Cour constitutionnelle, 18-12-1998 (4/98 à 6/98)

Articles 12 et 14

1. Ivresse au volant – Récidive - Confiscation du véhicule (oui) - loi du 14 février 1955, art. 12, par. 2, al. 3, et art. 14, al. 3

Pour prononcer la confiscation du véhicule (...) en se référant à l'article 12, paragraphe 2, alinéa 3, combiné avec l'article 14, alinéa 3, de la loi modifiée du 14 février 1955 réglementant la circulation sur toutes les voies publiques, qui prévoit la confiscation obligatoire du véhicule pour le conducteur qui commet de nouveau un des délits spécifiés à l'article 12 endéans un délai de 3 ans, les juges du fond ont respecté le principe de l'accessibilité, de la précision et de la prévisibilité de la règle de droit appliquée.

La confiscation obligatoire du véhicule en cas de récidive en matière d'ivresse au volant, prévue à l'article 12, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi du 14 février 1955, s'inscrivant dans une politique visant à réduire les accidents de la route, constitue une disposition ayant un but légitime et conforme à l'intérêt général.

Que, n'étant prévue que lorsque le prévenu a déjà préalablement été condamné endéans un délai de 3 ans du chef de conduite en état d'ivresse, cette sanction est réservée aux infractions présentant une certaine gravité et constitue un moyen approprié pour atteindre le but d'intérêt général poursuivi par le législateur.

Cour de cassation, 11-07-2013 (47/2013)

2. Circulation – ivresse au volant – récidive dans l'année – confiscation spéciale obligatoire du véhicule instrument du délit – véhicule dépendant de la communauté de biens existant entre époux – prévenu propriétaire pour partie seulement de l'objet ou de l'instrument de l'infraction – confiscation spéciale possible – code pénal, art. 42 et 43 – loi du 14 février 1955, art. 12 et 14

Conformément à l'article 12, paragraphe premier, alinéa 3, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques, la confiscation spéciale du véhicule a servi à commettre l'infraction doit toujours être prooncée, si le prévenu a commis le délit d'ivresse au volant avant l'expiration du délai d'un an à partir du jour où une précédente condamnation du chef du même délit a acquis l'autorité de chose jugée. Cette confiscation doit être prononcée même si le véhicule est un bien dépendant de la communauté de biens existante entre le prévenu et son épouse. En effet, si le prévenu est le propriétaire, fût-ce pour partie seulement des objets ou instrumets de l'infraction, ces derniers peuvent être confisqués, sans qu'il faille rechercher si le préveu possède un droit de disposition sur ces choses, le législateur n'ayant posé que la seule condition que le prévenu soit propriétaire des objets confisqués, sans exiger qu'il en soit le propriétaire exclusif.

Cour d'appel (correctionnel) 23-07-1981 (Pasicrisie luxembourgeoise rouge, tome 25, p. 185 et suivantes)

3. Peines principale et accessoire - Confiscation du véhicule - Principe de la légalité des peines - Constitution, art. 14 - loi du 14 février 1955, art. 12, par. 2, al. 3, et art. 14, al. 3 – Code pénal, art. 31

Dans le régime de la confiscation spéciale prévue aux articles 12 et 14 précités de la loi du 14 février 1955, le véhicule fait l'objet d'une confiscation en tant que bien qui a servi à commettre l'infraction et que, conformément aux dispositions de l'article 31 du Code pénal, la confiscation n'est prononcée que si le véhicule est la propriété du délinquant condamné (…) la confiscation spéciale s'analysant en une peine accessoire portant sur l'objet ayant servi à commettre l'infraction, en l'occurrence le véhicule, propriété du condamné en état de récidive, la peine se trouve par essence déterminée à suffisance, à travers la nature de l'objet à confisquer, sans qu'il n'y ait lieu à indication d'un minimum ou d'un maximum (…) pour l'amende subsidiaire, l'article 14, alinéa 3, de la loi du 14 février 1955 prévoit un maximum correspondant à l'objet visé par la confiscation en ce que l'amende subsidiaire ne dépassera pas la valeur du véhicule (…) d'une manière plus générale, la récidive s'analyse en une nouvelle infraction dans les conditions déterminées par la loi et après une condamnation coulée en force de chose jugée (…) elle comporte nécessairement un avertissement caractérisé dans le chef du condamné que s'il commet une nouvelle infraction dans un certain délai, la peine encourue s'en trouvera aggravée (…) pour le cas de récidive le législateur est dès lors habilité à prévoir des peines aggravées qui sont en rapport avec l'objectif poursuivi et qui ne sont pas disproportionnées à celui-ci (…) en prévoyant le caractère obligatoire de la confiscation dans les cas de récidive visés par l'article 12, paragraphe 2, point 3 de la loi du 14 février 1955, la loi répond à ces critères et n'a pas dépassé sa marge d'appréciation (…) l'article 12, paragraphe 2, alinéa 3, combiné avec l'article 14, alinéa 3, de la loi du 14 février 1955 ensemble l'article 31, alinéa 3, du code pénal n'est pas contraire à l'article 14 de la Constitution.

Cour constitutionnelle, 09-03-2012 (71/12)

4. Confiscation du véhicule - Personnalité des peines - Principe d'égalité devant la loi – Différence de traitement objective et proportionnelle - Constitution, art. 10bis - loi du 14 février 1955, art. 12, par. 2, al. 3, et art. 14, al. 3 – Code pénal, art. 31

Dans la mesure où la confiscation revêt la nature d'une peine, le principe de la personnalité de la peine et la protection du droit de propriété des tiers imposent de limiter la confiscation aux objets dont le condamné est propriétaire (…) si le conducteur condamné se trouve dans l'état de récidive prévu à l'article 12, paragraphe 2, point 3, de la loi du 14 février 1955, la confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire sera toujours prononcée (…) l'application du régime de confiscation en matière de circulation routière conduit ainsi à des situations différentes selon que le conducteur convaincu de se trouver dans l'état de récidive en vertu de l'article 12, paragraphe 2, point 3, de la loi du 14 février 1955 est ou non propriétaire du véhicule, et qu'elle peut encore conduire à des différences de traitement selon la valeur du véhicule confisqué (…) la différence objective à laquelle conduit l'application du mécanisme de la confiscation est inhérente au système et à la logique de la confiscation qui ne peut porter, en principe, sur le bien d'autrui et qui ne tient pas compte de la valeur du bien à confisquer (…) la différence de traitement entre les condamnés propriétaires et les condamnés non-propriétaires du véhicule ne procède donc pas d'une différenciation entre catégories de personnes (…) la différence de traitement n'est dès lors pas le fait de la loi qui distinguerait entre la catégorie des propriétaires et celle des non-propriétaires, mais résulte de l'application objective des principes légaux de la confiscation aux différents cas concrets (…) par ailleurs que la différence de traitement qui résulte de la différence de valeur entre les biens confisqués est objective et rationnellement justifiée en ce qu'elle est inhérente au bien qui fait l'objet de la confiscation, laquelle porte sur l'instrument du délit, sans que la valeur de ce dernier, qui procède d'un libre choix du propriétaire, soit un élément déterminant (…) l'article 12, paragraphe 2, alinéa 3, combiné avec l'article 14, alinéa 3, de la loi du 14 février 1955 et avec l'article 31 du Code pénal n'est pas contraire à l'article 10 bis, paragraphe 1er, de la Constitution.

Cour constitutionnelle, 07-01-2011 (59/11 et 60/11)

Article 13

1. Suspension du permis de conduire – effet sur le permis de conduire international – loi du 14 février 1955, art. 13

La notion de «permis de conduire international» reprise à l'article 13 de la loi du 14 février 1955 ne vise pas un permis de conduire délivré par un État tiers, mais un permis de conduire délivré au Luxembourg sur base de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et ratifiée par une loi luxembourgeoise du 27 mai 1975, ce permis étant fondé sur le permis de conduire national en cours de validité et devant faciliter la circulation de son détenteur sur le territoire des autres États contractants à travers l'obligation de reconnaissance de validité inscrite dans l'article 41 paragraphe 1er de ladite Convention. Dans la mesure où le permis de conduire international constitue ainsi un document officiel délivré au Luxembourg en faveur d'un résident luxembourgeois, le pouvoir du ministre de faire retirer également le

permis de conduire international à une personne faisant l'objet d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 est couvert par l'article 13 paragraphe 12 alinéa 2 de la même loi.

TA 22-2-06 (20286)

2. Circulation – interdiction de conduire judiciaire – interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction – exécution du retrait du permis de conduire – objet du retrait de permis de conduire – permis de conduire valable – permis de conduire périmé – absence de distinction – obligation de l'intéressé de remettre spontanément le permis périmé – loi du 14 février 1955, art. 13

L'article 13. 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, selon lequel, en cas d'interdiction de conduire judiciaire, le refus de remettre les permis de conduire aux agents chargés de l'exécution du retrait constitue un délit, ne distingue pas entre les permis périmés et les permis valables et n'exige pas non plus que la personne qui doit remettre les permis ait été formellement requise de ce faire. Se rend par conséquent coupable du délit de non-remise d'un permis de conduire, la personne qui fait l'objet d'une mesure d'interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction et qui, au moment où les agents chargés de l'exécution procèdent au retrait du permis de conduire valable, ne leur remet pas son permis de conduire périmé.

Cour d'appel (correctionnel) 19-5-1981 (Pasicrisie luxembourgeoise rouge, tome 25, p.183)

CIRCULATION SUR TOUTES LES VOIES PUBLIQUES – Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955

Sommaire

Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (tel qu'il a été modifié) 53

Jurisprudence 271

Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques,[1]

(Mémorial A - 66 du 2 décembre 1955, p. 1413)

modifié par:

Arrêté grand-ducal du 23 décembre 1955 (Mém A - 69 du 27 décembre 1955, p. 1462)

Arrêté grand-ducal du 29 juin 1956 (Mém. A - 35 du 30 juin 1956, p. 877)

Arrêté grand-ducal du 31 décembre 1956 (Mém. A - 62 du 31 décembre 1956, p. 1320)

Arrêté grand-ducal du 25 juin 1957 (Mém. A - 39 du 29 juin 1957, p. 830)

Arrêté grand-ducal du 27 décembre 1957 (Mém. A - 74 du 27 décembre 1957, p. 1766)

Arrêté grand-ducal du 5 mars 1958 (Mém. A - 15 du 19 mars 1958, p. 350)

Arrêté grand-ducal du 25 septembre 1959 (Mém. A - 45 du 10 octobre 1959, p. 1111)

Arrêté grand-ducal du 30 avril 1960 (Mém. A - 29 du 21 mai 1960, p. 747)

Arrêté grand-ducal du 28 juillet 1960 (Mém. A - 51 du 19 août 1960, p. 1263)

Arrêté grand-ducal du 24 novembre 1960 (Mém. A - 67 du 21 décembre 1960, p. 1519)

Règlement grand-ducal du 24 avril 1962 (Mém. A - 29 du 12 juin 1962, p. 472)

Règlement grand-ducal du 7 mai 1963 (Mém. A - 27 du 15 mai 1963, p. 289)

Règlement grand-ducal du 23 juillet 1963 (Mém. A - 51 du 13 septembre 1963, p. 826)

Règlement grand-ducal du 11 avril 1964 (Mém. A - 36 du 5 mai 1964, p. 785)

Règlement grand-ducal du 26 mars 1965 (Mém. A - 19 du 17 avril 1965, p. 344)

Règlement grand-ducal du 25 juin 1965 (Mém. A - 46 du 4 août 1965, p. 756)

Règlement grand-ducal du 7 septembre 1965 (Mém. A - 57 du 10 septembre 1965, p. 1040)

Règlement grand-ducal du 22 décembre 1965 (Mém. A - 77 du 29 décembre 1965, p. 1742)

Règlement grand-ducal du 13 mai 1966 (Mém. A - 25 du 24 mai 1966, p. 438)

Règlement grand-ducal du 23 août 1966 (Mém. A - 49 du 13 septembre 1966, p. 944)

Règlement grand-ducal du 12 octobre 1966 (Mém. A - 55 du 18 octobre 1966, p. 1000)

Règlement grand-ducal du 23 décembre 1966 (Mém. A - 68 du 29 décembre 1966, p. 1165)

Règlement grand-ducal du 18 septembre 1967 (Mém. A - 64 du 20 septembre 1967, p. 972)

Règlement grand-ducal du 14 mars 1968 (Mém. A - 12 du 22 mars 1968, p. 165)

Règlement grand-ducal du 30 avril 1968 (Mém. A - 24 du 31 mai 1968, p. 442)

Règlement grand-ducal du 25 mai 1968 (Mém. A - 26 du 11 juin 1968, p. 470)

Règlement grand-ducal du 22 juin 1968 (Mém. A - 33 du 13 juillet 1968, p. 541)

Règlement grand-ducal du 28 août 1968 (Mém. A - 47 du 19 septembre 1968, p. 1046)

Règlement grand-ducal du 14 mars 1970 (Mém. A - 18 du 28 mars 1970, p. 410)

Règlement grand-ducal du 17 juillet 1970 (Mém. A - 43 du 31 juillet 1970, p. 1029)

Règlement grand-ducal du 16 octobre 1970 (Mém. A - 58 du 30 octobre 1970, p. 1212)

Règlement grand-ducal du 23 novembre 1970 (Mém. A - 65 du 7 décembre 1970, p. 1340)

Règlement grand-ducal du 8 janvier 1971 (Mém. A - 5 du 28 janvier 1971, p. 26)

Règlement grand-ducal du 27 juillet 1971 (Mém. A - 51 du 6 août 1971, p. 1292)

Règlement grand-ducal du 1er août 1971 (Mém. A - 54 du 18 août 1971, p. 1519)

Règlement grand-ducal du 19 juillet 1971 (Mém. A - 63 du 20 septembre 1971, p. 1710)

Règlement grand-ducal du 23 décembre 1971 (Mém. A - 6 du 3 février 1972, p. 142)

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, loi du 22 juillet 1952 portant approbation des Actes de la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers automobiles, signés à Genève, le 19 septembre 1949, des Accords européens sur la signalisation routière et sur les dimensions et poids des véhicules ainsi que de la Déclaration sur la construction des grandes routes de trafic international, signés à Genève, le 16 septembre 1950, loi du 13 décembre 1954 tendant à réglementer le droit de percevoir des taxes sur la délivrance des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite des véhicules automoteurs.

Règlement grand-ducal du 8 février 1972 (Mém. A - 9 du 29 février 1972, p. 214)

Règlement grand-ducal du 23 octobre 1972 (Mém. A - 68 du 17 novembre 1972, p. 1512)

Règlement grand-ducal du 8 décembre 1972 (Mém. A - 73 du 15 décembre 1972, p. 1605)

Règlement grand-ducal du 27 novembre 1972 (Mém. A - 9 du 21 février 1973, p. 122)

Règlement grand-ducal du 27 janvier 1973 (Mém. A - 10 du 23 février 1973, p. 218)

Règlement grand-ducal du 12 juillet 1973 (Mém. A - 44 du 7 août 1973, p. 1033)

Règlement grand-ducal du 20 juillet 1973 (Mém. A - 47 du 17 août 1973, p. 1087)

Règlement grand-ducal du 5 décembre 1973 (Mém. A - 75 du 12 décembre 1973, p. 1588)

Règlement grand-ducal du 10 mai 1974 (Mém. A - 42 du 28 mai 1974, p. 818)

Règlement grand-ducal du 22 mai 1974 (Mém. A - 42 du 28 mai 1974, p. 825)

Règlement grand-ducal du 4 décembre 1974 (Mém. A - 85 du 12 décembre 1974, p. 1938)

Règlement grand-ducal du 20 mars 1975 (Mém. A - 14 du 26 mars 1975, p. 410)

Règlement grand-ducal du 20 mai 1975 (Mém. A - 29 du 26 mai 1975, p. 659)

Règlement grand-ducal du 10 avril 1975 (Mém. A - 29 du 26 mai 1975, p. 642)

Règlement grand-ducal du 6 novembre 1975 (Mém. A - 74 du 25 novembre 1975, p. 1507)

Règlement grand-ducal du 15 mai 1976 (Mém. A - 25 du 21 mai 1976, p. 424)

Règlement grand-ducal du 17 mai 1977 (Mém. A - 29 du 2 juin 1977, p. 708)

Règlement grand-ducal du 25 novembre 1977 (Mém. A - 73 du 10 décembre 1977, p. 2099)

Règlement grand-ducal du 31 octobre 1978 (Mém. A - 77 du 27 novembre 1978, p. 1763)

Règlement grand-ducal du 30 avril 1979 (Mém. A - 42 du 28 mai 1979, p. 872)

Règlement grand-ducal du 30 novembre 1979 (Mém. A - 90 du 11 décembre 1979, p. 1813)

Règlement grand-ducal du 26 juillet 1980 (Mém. A - 52 du 31 juillet 1980, p. 1082)

Règlement grand-ducal du 2 juillet 1981 (Mém. A - 44 du 11 juillet 1981, p. 1090)

Règlement grand-ducal du 21 juillet 1981 (Mém. A - 56 du 18 août 1981, p. 1316)

Règlement grand-ducal du 28 juin 1982 (Mém. A - 57 du 14 juillet 1982, p. 1292)

Règlement grand-ducal du 9 juillet 1982 (Mém. A - 57 du 14 juillet 1982, p. 1302)

Règlement grand-ducal du 16 août 1982 (Mém. A - 76 du 9 septembre 1982, p. 1584)

Règlement grand-ducal du 18 décembre 1982 (Mém. A - 106 du 22 août 1982, p. 2206)

Règlement grand-ducal du 11 octobre 1983 (Mém. A - 86 du 19 octobre 1983, p. 1964)

Règlement grand-ducal du 5 juin 1984 (Mém. A - 57 du 16 juin 1984, p. 927)

Règlement grand-ducal du 17 décembre 1984 (Mém. A - 10 du 20 décembre 1984, p. 2078)

Règlement grand-ducal du 21 mars 1985 (Mém. A - 15 du 26 mars 1985, p. 248)

Rectificatif du 29 avril 1985 (Mém. A - 21 du 29 avril 1985, p. 372)

Règlement grand-ducal du 13 décembre 1985 (Mém. A - 86 du 28 décembre 1985, p. 1900)

Règlement grand-ducal du 26 juillet 1986 (Mém. A - 60 du 19 août 1986, p. 1740)

Règlement grand-ducal du 29 janvier 1987 (Mém. A - 5 du 10 février 1987, p. 62; doc. parl. 3042)

Règlement grand-ducal du 20 octobre 1987 (Mém. A - 88 du 29 octobre 1987, p. 1982)

Règlement grand-ducal du 17 octobre 1988 (Mém. A - 55 du 21 octobre 1988, p. 1040)

Règlement grand-ducal du 15 février 1990 (Mém. A - 10 du 28 février 1990, p. 114)

Règlement grand-ducal du 13 septembre 1990 (Mém. A - 47 du 20 septembre 1990, p. 674)

Rectificatif du règlement grand-ducal du 13 septembre 1990 (Mém. A - 57 du 7 novembre 1990, p. 806)

Loi du 21 décembre 1991 (Mém. A - 87 du 28 décembre 1991, p. 1857; doc. parl. 3444)

Règlement grand-ducal du 29 mai 1992 (Mém. A - 37 du 11 juin 1992, p. 1136)

Rectificatif du règlement grand-ducal du 29 mai 1992 (Mém. A - 43 du 26 juin 1992, p. 1452)

Règlement grand-ducal du 22 juin 1992 (Mém. A - 43 du 26 juin 1992, p. 1450)

Règlement grand-ducal du 1er juillet 1992 (Mém. A - 45 du 1er juillet 1992, p. 1474)

Règlement grand-ducal du 2 septembre 1992 (Mém. A - 72 du 29 septembre 1992, p. 2208)

Règlement grand-ducal du 16 décembre 1992 (Mém. A - 98 du 21 décembre 1992, p. 2692)

Rectificatif du règlement grand-ducal du 16 décembre 1992 (Mém. A - 4 du 28 janvier 1993, p. 72)

Règlement grand-ducal du 5 mai 1994 (Mém. A - 35 du 16 mai 1994, p. 648)

Règlement grand-ducal du 20 septembre 1994 (Mém. A - 86 du 27 septembre 1994, p. 1618)

Règlement grand-ducal du 19 juin 1995 (Mém. A - 51 du 29 juin 1995, p. 1356)

Règlement grand-ducal du 11 août 1996 (Mém. A - 59 du 30 août 1996, p. 1818; Dir. 1991/439)

Règlement grand-ducal du 27 septembre 1996 (Mém. A - 72 du 18 octobre 1996, p. 2150)

Règlement grand-ducal du 27 mars 1997 (Mém. A - 29 du 28 avril 1997, p. 1107)

Règlement grand-ducal du 5 juin 1998 (Mém. A - 44 du 12 juin 1998, p. 675)

Règlement grand-ducal du 10 février 1999 (Mém. A - 14 du 25 février 1999, p. 220; Dir. 1992/61, 1996/53 et 1996/96)

Règlement grand-ducal du 18 mars 2000 (Mém. A - 30 du 18 avril 2000, p. 710)

Rectificatif du règlement grand-ducal du 18 mars 2000 (Mém. A - 34 du 4 mai 2000, p. 852)

Règlement grand-ducal du 8 août 2000 (Mém. A - 90 du 30 août 2000, p. 2096)

Règlement grand-ducal du 7 décembre 2000 (Mém. A - 129 du 14 décembre 2000, p. 2910)

Règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 (Mém. A - 13 du 30 janvier 2001, p. 632)

Règlement grand-ducal du 6 juillet 2001 (Mém. A - 84 du 20 juillet 2001, p. 1740)

Règlement grand-ducal du 6 juillet 2001 (Mém. A - 84 du 20 juillet 2001, p. 1752)

Règlement grand-ducal du 2 août 2002 (Mém. A - 93 du 16 août 2002, p. 1904)

Règlement grand-ducal du 2 novembre 2002 (Mém. A - 124 du 15 novembre 2002, p. 2987)

Règlement grand-ducal du 15 janvier 2003 (Mém. A - 13 du 28 janvier 2003, p. 223)

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 (Mém. A - 32 du 6 mars 2003, p. 517; doc. parl. 5078; Dir. 1994/55 et 1995/50)

Règlement grand-ducal du 17 juin 2003 (Mém. A - 87 du 25 juin 2003, p. 1622)

Règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 (Mém. A - 171 du 31 décembre 2003, p. 3353)

Règlement grand-ducal du 6 juillet 2004 (Mém. A - 134 du 28 juillet 2004, p. 1917; Dir. 2000/30 et 2003/26)

Règlement grand-ducal du 13 janvier 2005 (Mém. A - 10 du 26 janvier 2005, p. 82)

Règlement grand-ducal du 18 octobre 2006 (Mém. A - 190 du 6 novembre 2006, p. 3316)

Règlement grand-ducal du 22 décembre 2006 (Mém. A - 244 du 29 décembre 2006, p. 4862)

Règlement grand-ducal du 23 mars 2007 (Mém. A - 53 du 11 avril 2007, p. 896)

Règlement grand-ducal du 24 août 2007 (Mém. A - 173 du 14 septembre 2007, p. 3294)

Règlement grand-ducal du 31 octobre 2007 (Mém. A - 195 du 6 novembre 2007, p. 3483)

Règlement grand-ducal du 12 novembre 2007 (Mém. A - 203 du 15 novembre 2007, p. 3555)

Règlement grand-ducal du 19 mars 2008 (Mém. A - 33 du 27 mars 2008, p. 462)

Règlement grand-ducal du 9 juin 2008 (Mém. A - 83 du 11 juin 2008, p. 1172)

Règlement grand-ducal du 17 octobre 2008 (Mém. A - 160 du 28 octobre 2008, p. 2244)

Règlement grand-ducal du 22 avril 2009 (Mém. A - 114 du 27 mai 2009, p. 1650)

Règlement grand-ducal du 12 mai 2009 (Mém. A - 118 du 28 mai 2009, p. 1692)

Règlement grand-ducal du 26 mai 2009 (Mém. A - 118 du 28 mai 2009, p. 1692; Dir. 2007/38 et 2008/65)

Règlement grand-ducal du 10 septembre 2009 (Mém. A - 194 du 22 septembre 2009, p. 3154)

Règlement grand-ducal du 25 septembre 2009 (Mém. A - 202 du 12 octobre 2009, p. 3210)

Règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 (Mém. A - 204 du 16 octobre 2009, p. 3514; Dir. 2003/59)

Règlement grand-ducal du 6 mai 2010 (Mém. A - 74 du 18 mai 2010, p. 1370)

Règlement grand-ducal du 14 janvier 2011 (Mém. A - 14 du 27 janvier 2011, p. 94)

Règlement grand-ducal du 25 janvier 2011 (Mém. A - 19 du 3 février 2011, p. 148; Dir. 2009/112 et 2009/113)

Règlement grand-ducal du 1er juillet 2011 (Mém. A - 134 du 7 juillet 2011, p. 1919)

Règlement grand-ducal du 18 novembre 2011 (Mém. A - 246 du 1er décembre 2011, p. 4164)

Règlement grand-ducal du 8 décembre 2011 (Mém. A - 255 du 16 décembre 2011, p. 4288; Dir. 2006/126)

Règlement grand-ducal du 24 février 2012 (Mém. A - 39 du 5 mars 2012, p. 404)

Règlement grand-ducal du 23 mai 2012 (Mém. A - 108 du 31 mai 2012, p. 1432; dir. 2009/40)

Règlement grand-ducal du 10 septembre 2012 (Mém. A - 199 du 14 septembre 2012, p. 2860)

Règlement grand-ducal du 26 décembre 2012 (Mém. A - 287 du 31 décembre 2012, p. 4520)

Règlement grand-ducal du 7 février 2013 (Mém. A - 37 du 4 mars 2013, p. 542)

Règlement grand-ducal du 9 juillet 2013 (Mém. A - 124 du 18 juillet 2013, p. 2581)

Règlement grand-ducal du 3 décembre 2013 (Mém. A - 216 du 13 décembre 2013, p. 3874; dir. 2012/36/UE)

Règlement grand-ducal du 28 avril 2014 (Mém. A - 75 du 8 mai 2014, p. 1092)

Règlement grand-ducal du 22 mai 2015 (Mém. A - 92 du 28 mai 2015, p. 1559)

Règlement grand-ducal du 25 juillet 2015 (Mém. A - 153 du 7 août 2015, p. 3750)

Règlement grand-ducal du 18 décembre 2015 (Mém. A - 251 du 24 décembre 2015, p. 6164)

Règlement grand-ducal du 19 janvier 2016 (Mém. A - 6 du 22 janvier 2016, p. 212)

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 (Mém. A - 8 du 28 janvier 2016, p. 436)

Règlement grand-ducal du 4 mai 2016 (Mém. A - 87 du 12 mai 2016, p. 1504)

Règlement grand-ducal du 8 juin 2016 (Mém. A - 102 du 14 juin 2016, p. 1877)

Règlement grand-ducal du 8 juin 2016 (Mém. A - 102 du 14 juin 2016, p. 1877)

Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 (Mém. A - 163 du 11 août 2016, p. 2708)

Règlement grand-ducal du 3 septembre 2016 (Mém. A - 185 du 8 septembre 2016, p. 3062)

Règlement grand-ducal du 7 octobre 2016 (Mém. A - 210 du 17 octobre 2016, p. 3978)

Règlement grand-ducal du 22 juin 2017 (Mém. A - 594 du 27 juin 2017)

Règlement grand-ducal du 20 juillet 2017 (Mém. A - 673 du 28 juillet 2017; dir. 2016/1106/UE)

Règlement grand-ducal du 2 août 2017 (Mém. A - 756 du 21 août 2017; dir. 2015/719/UE).

modifié implicitement par:

Loi du 31 mai 1999 (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802; doc. parl. 4437)

Loi du 1er août 2001 (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440; doc. parl. 4722).

Texte coordonné au 21 août 2017

Version applicable à partir du 25 août 2017

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«TABLE DES MATIERES

			Articles
Chapitre Ier.		– Objet	1
Chapitre II.		– Définitions	2-2bis
Chapitre III.		– Aménagement des véhicules et de leurs chargements	
Ire	section	– Des dimensions des véhicules et de leurs chargements	3-11
IIe	section	– De la masse totale maximale autorisée	12-12bis
IIIe	section	– Des attelages	13
IVe	section	– Des remorques et des véhicules traînés	14-19
Ve	section	– Des pneumatiques	20-23
VIe	section	– Des organes mécaniques	
		A. – Dispositions générales	24-25ter
		B. – Organes de direction	26
		C. – Freins	27-35
		D. – Marche en arrière	36
VIIe	section	– Des appareils avertisseurs	
		A. – Signaux acoustiques	37-40
		B. – Signaux de direction et d'arrêt	41-41quinquies
VIIIe	section	– Des appareils d'éclairage	42-45bis
IXe	section	– Des dispositifs visuels	46-48bis
Xe	section	– Des dispositifs spéciaux	49-49ter
XIe	section	– Des dispositions générales concernant les sections I à X	50-50bis
XIIe	section	– Du transport de personnes	
		A. – Généralités	51-53
		B. – Autobus et autocars	54
		C. – Taxis, voitures de location avec chauffeur et location de voitures sans chauffeur	55-57
Chapitre IV.		– Documents de bord	
Ière	section	– Des documents de bord	70-71
IIe	section	– Du permis de conduire et des conditions à remplir par les conducteurs	
		A. – Les conducteurs	72-74
		B. – Le permis de conduire et ses subdivisions	75-76ter
		C. – Les conditions médicales à remplir par les conducteurs	77
		D. – La demande en obtention d'un permis de conduire	78
		E. – L'apprentissage et l'octroi du permis de conduire	79-82
		F. – La période de stage et la période probatoire	83
		G. – L'échange et la transcription de permis de conduire	84
		H. – Les formations relatives au permis à points	85
		I. – Le permis de conduire militaire	86
		J. – La durée de validité du permis de conduire	87
		K. – L'interdiction de conduire judiciaire	89
		L. – Les mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire	90-91bis
IIIe	section	– Du certificat d'immatriculation, du certificat d'identification et de la vignette de conformité	92-96 (Abrogés)
IVe	section	– De la vignette fiscale	97
Ve	section	– Des obligations du conducteur en relation avec le certificat de contrôle technique et la vignette de conformité	98-99

Chapitre V. – Voies publiques
Ire section – Des compétences en matière de circulation sur la voie publique 100
IIe section – Des obstacles à la circulation. 101-102ter
IIIe section – Des parties réservées de la voie publique et des parties de la voie publique à accès limité 103-105
IVe section – De la signalisation routière. 107-114
Ve section – Des injonctions aux usagers 115-116

Chapitre VI. – Circulation proprement dite
Ire section – De l'entrée en circulation 117
IIe section – Du sens de la circulation 118-121
IIIe section – Du changement de direction 122-123
IVe section – Du croisement, du dépassement et du contournement
A. – Croisement 124
B. – Dépassement et contournement. 125-127
Ve section – De l'emploi des signaux
A. – Signaux avertisseurs sonores et lumineux 131-133
B. – Signaux de direction et d'arrêt 134
VIe section – De la priorité de passage. 136-138
VIIe section – De la vitesse et de la maîtrise 139-142
VIIIe section – Des compétitions sportives 143
IXe section – De l'éclairage 144-155
Xe section – Des prescriptions spéciales 156-162quater
XIe section – Des mesures en cas d'accident 163

Chapitre VII. – Arrêt, stationnement et parcage
Ire section – De l'arrêt. 164
IIe section – Du stationnement. 165-167bis
IIIe section – Du parcage. 168
IVe section – Des mesures de sécurité 169-171

Chapitre VIII. – Véhicules immatriculés à l'étranger et leurs conducteurs. 172-173bis

Chapitre IX. – Pénalités. 174

Chapitre X. – Dispositions transitoires . . . . . 175-176»

Chapitre Ier.- Objet

Art. 1er.

La circulation sur les voies publiques et sur les voies ouvertes au public est régie par les dispositions du présent arrêté.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«Les dispositions du présent arrêté obligent les propriétaires, détenteurs et conducteurs de véhicules ou d'animaux, les personnes qu'ils transportent, ainsi que les piétons, qu'ils soient en mouvement ou immobilisés.»

Chapitre II.- Définitions

Art. 2.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Pour l'application du présent arrêté grand-ducal, les termes énumérés ci-dessous ont les significations suivantes:

1. *Voie publique*

1.1. *Voie publique:* toute l'emprise d'une route ou d'un chemin ouverts à la circulation publique comprenant la chaussée, les trottoirs, les accotements et les dépendances, y inclus les talus, les buttes antibruit et les chemins d'exploitation nécessaires à l'entretien de ces dépendances; les places publiques, les pistes cyclables et les chemins pour piétons font également partie de la voie publique.

1.2. *Grande voirie:* l'ensemble des autoroutes et des routes pour véhicules automoteurs.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«1.3. *Voirie normale:* l'ensemble des routes, chemins et places ouverts à la circulation publique, à l'exception de la grande voirie; la voirie normale comprend la voirie normale de l'Etat et la voirie normale des communes.»

1.4. *Chaussée:* partie de la voie publique pourvue d'un revêtement dur et aménagée pour la circulation des véhicules, y compris les bandes de stationnement, les parties de la voie publique munies de rails faisant corps avec le revêtement et sur lesquels circulent les véhicules sur rails ainsi que les parties de la voie publique dévolues à la circulation et aux manœuvres des autobus ou des tramways situées dans une gare routière.

1.5. *Voie de circulation:* l'une quelconque des subdivisions marquées sur la chaussée et ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules.

1.6. *Autoroute:* voie publique qui:

1) comporte pour les deux sens de la circulation des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation;
2) ne présente aucune intersection à niveau avec d'autres voies publiques;
3) comporte des bretelles d'accès et des bretelles de sortie;
4) est indiquée comme autoroute par le signal E,15.

Il peut être dérogé au chiffre 1) en des endroits particuliers ou à titre temporaire. Les bretelles d'accès et les bretelles de sortie dérogent au chiffre 2).

1.7. *Route pour véhicules automoteurs:* voie publique autre qu'une autoroute qui est réservée à la circulation automobile, qui ne dessert pas de propriétés riveraines, et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles.

1.8. *Echangeur:* partie d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs comprenant, outre la chaussée de l'autoroute ou de la route pour véhicules automoteurs, une ou plusieurs bretelles d'accès et une ou plusieurs bretelles de sortie.

1.9. *Bretelle d'accès:* chaussée d'accès à une autoroute ou à une route pour véhicules automoteurs en provenance de la voirie normale, d'une bretelle de sortie d'une autre autoroute ou d'une autre route pour véhicules automoteurs ou d'une aire de service; la bretelle d'accès est considérée comme faisant partie de l'autoroute ou de la route pour véhicules automoteurs.

1.10. *Bretelle de sortie:* chaussée de sortie d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs menant vers la voirie normale, vers une bretelle d'accès à une autre autoroute ou à une autre route pour véhicules automoteurs ou vers une aire de service; la bretelle de sortie est considérée comme faisant partie de l'autoroute ou de la route pour véhicules automoteurs.

1.11. *Voie d'accélération:* tronçon de voie de la chaussée d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs située dans le prolongement d'une bretelle d'accès ou à la sortie d'une aire de service et permettant aux conducteurs de s'engager sur les voies de circulation de l'autoroute ou de la route pour véhicules automoteurs.

1.12. *Voie de décélération:* tronçon de voie de la chaussée d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs située en amont d'une bretelle de sortie ou à l'entrée d'une aire de service et permettant aux conducteurs de quitter les voies de circulation de l'autoroute ou de la route pour véhicules automoteurs.

1.13. *Bande d'arrêt d'urgence:* partie d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs qui est située en bordure de la chaussée et où la circulation, l'arrêt et le stationnement sont interdits.

1.14. *Place d'arrêt d'urgence:* partie d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs qui est située en un endroit particulier en bordure de la chaussée et où la circulation, l'arrêt et le stationnement sont interdits; la place d'arrêt d'urgence est signalée comme telle.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«1.15. *Aire de service:* aire de repos et/ou de ravitaillement ouverte à la circulation publique et aménagée en bordure d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs.»

«1.16.»[1] *Intersection:* croisement à niveau, jonction ou bifurcation de voies publiques, y compris les places formées par de tels croisements, jonctions ou bifurcations.

«1.17.»[1] *Bande de stationnement:* partie de la chaussée ou accotement qui sont réservés au stationnement et qui sont disposés parallèlement et en bordure directe du couloir de circulation des véhicules.

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«1.18. a) *Passage pour piétons:* partie de la chaussée qui est réservée aux piétons et aux catégories d'usagers y assimilées en vue de traverser la chaussée et qui est signalée et marquée comme telle.

b) Gué pour piétons: partie de la chaussée qui est réservée aux piétons et aux catégories d'usagers y assimilées en vue de traverser la chaussée et qui est marquée comme telle.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«1.19. *Gué pour cyclistes:* partie de la chaussée qui est destinée aux cyclistes en vue de traverser la chaussée et qui est marquée comme telle.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«1.20. *Passage pour piétons et cyclistes*: partie de la chaussée comportant un passage pour piétons et un passage pour cyclistes juxtaposés et qui est signalée et marquée comme telle.»

«1.21.»[1] *Piste cyclable obligatoire:* voie publique aménagée en site propre ou partie d'une voie publique séparée des autres parties de cette voie publique par des moyens matériels, qui est réservée à la circulation des cycles et qui est signalée comme telle.

«1.22.»[1] *Voie cyclable obligatoire:* voie de circulation d'une chaussée, qui est réservée à la circulation des cycles et qui est signalée comme telle et séparée du reste de la chaussée par une ligne continue.

«1.23.»[1] *Voie cyclable suggestive:* voie de circulation d'une chaussée, qui est destinée mais non réservée à la circulation des cycles et qui est séparée du reste de la chaussée par une ligne discontinue.

«1.24.»[1] *Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons:* voie publique aménagée en site propre ou partie d'une voie publique séparée des autres parties de cette voie publique par des moyens matériels, qui est réservée à la circulation des cyclistes et des piétons et qui est signalée comme telle.

«1.25.»[1] *Trottoir:* partie de la voie publique aménagée en surélévation par rapport à la chaussée et réservée à la circulation des piétons et des catégories d'usagers y assimilées; les quais d'embarquement et de débarquement aménagés dans une gare routière ainsi que la partie réservée aux piétons d'un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons sont assimilés aux trottoirs.

«1.26.»[1] *Accotement:* partie de la voie publique adjacente à la chaussée et comprenant la bande dérasée ainsi que, le cas échéant, le fossé et le talus.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«1.27. *Zone de rencontre:* ensemble de voies et places ouvertes à la circulation publique auquel des règles de circulation particulières sont applicables et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles.»

«1.28.»[1] *Zone résidentielle:* ensemble de voies et places ouvertes à la circulation publique auquel des règles de circulation particulières sont applicables et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles.

«1.29.»[1] *Zone piétonne:* ensemble de voies et places ouvertes à la circulation publique dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles et dont l'accès est réservé aux piétons; l'accès peut être autorisé aux véhicules des riverains et de leurs fournisseurs ainsi qu'à d'autres catégories d'usagers, dans les limites déterminées par les autorités communales compétentes.

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«1.30. *Gare routière:* Ensemble de voies et de places publiques qui est réservé à la circulation, à l'arrêt et au stationnement des véhicules des services de transports publics, des véhicules effectuant le ramassage scolaire et, pour autant que l'ensemble comporte des emplacements de stationnement réservés à cette fin, des taxis ainsi qu'à la circulation des piétons, et qui est signalé comme tel.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.

«1.31.»[1] *Agglomération:* espace de fonds bâtis comprenant au moins dix maisons d'habitation rapprochées et disposant chacune d'au moins un accès individuel à la voie publique; les limites de l'agglomération sont constituées par le premier et le dernier groupe de trois maisons qui sont distantes les unes des autres de moins de 100 mètres; ces limites sont indiquées par les signaux E,9a et E,9b placés conformément à l'article 108 à l'entrée de l'agglomération à moins de 100 mètres de la première et de la dernière maison ayant un accès individuel à la voie publique, dans la mesure où la configuration des lieux le permet; les lieux-dits qui répondent aux critères qui précèdent sont assimilés aux agglomérations.

«1.32.»[1] a) *Chantier:* périmètre de la voie publique qui fait l'objet de travaux, qui est occupé par des obstacles dressés en relation avec des travaux ou à la suite d'un cas de force majeure ou qui est occupé par des véhicules utilisés en relation avec des travaux;

b) *Chantier fixe:* chantier dont les limites extérieures ne sont pas déplacées sur la voie publique endéans une même journée;

c) *Chantier mobile:* chantier dont les limites extérieures sont déplacées sur la voie publique endéans une même journée par bonds successifs ou de façon continue, en relation avec l'avancement des travaux.

2. *Véhicules*

2.1. *Véhicule:* moyen de locomotion sur roues.

2.2. a) *Véhicule routier:* véhicule qui sert normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses ou à la traction de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses; les machines et les véhicules à usage spécial sont assimilés aux véhicules routiers.

b) *Véhicule routier neuf:* véhicule routier qui n'a pas encore été immatriculé, ni au Luxembourg, ni à l'étranger.

«c)»[1] *Véhicule routier d'occasion:* véhicule routier qui a déjà été immatriculé soit au Luxembourg, soit à l'étranger.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«d) *Véhicule routier de fin de série:* véhicule routier faisant partie d'un stock qui ne peut être immatriculé, vendu ou mis en circulation en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles exigences techniques en vertu desquelles il n'a pas été réceptionné.

2.2.bis.a) *Catégorie de véhicule routier:* ensemble de véhicules routiers possédant des caractéristiques identiques de conception, pouvant inclure des types de véhicule routier différents; les ensembles de véhicules routiers répondant à une des définitions visées aux rubriques 2.4., 2.5., 2.9., 2.10., 2.11., 2.14., 2.15., 2.16., 2.18., 2.20., 2.21., 2.22., 2.26. et 2.31. du présent article sont à considérer au titre d'une catégorie de véhicules.

b) *Sous-catégorie de véhicule routier:* ensemble de véhicules routiers d'une catégorie, identiques quant à des aspects techniques particuliers en relation avec leur utilisation spécifique, pouvant inclure des types de véhicule routier différents; les ensembles de véhicules routiers répondant à une des définitions visées aux rubriques 2.6., 2.7., 2.8., 2.17., 2.19., 2.24., 2.25., 2.27., 2.28., 2.29., 2.30. et 2.32. du présent article sont à considérer au titre d'une sous-catégorie de véhicules.

c) *Type de véhicule routier:* les véhicules routiers d'une catégorie ou d'une sous-catégorie particulière, identiques au moins quant à leurs aspects et caractéristiques techniques essentiels; un type de véhicule routier pouvant inclure des variantes et des versions différentes.

2.3. a) *Véhicule automoteur:* véhicule pourvu d'un dispositif de propulsion mécanique ou relié à un conducteur électrique, mais non lié à une voie ferrée; si un tel véhicule tombe en panne, le fait d'être mû par une force étrangère ne lui enlève pas la qualité de véhicule automoteur.

b) *Véhicule automoteur hybride:* véhicule équipé, aux fins de sa propulsion, d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et de deux systèmes embarqués différents de stockage d'énergie.

c) *Véhicule automoteur électrique hybride:* véhicule hybride, qui aux fins de sa propulsion mécanique, tire son énergie des deux sources suivantes d'énergie ou d'alimentation stockée embarquées sur le véhicule:

– un combustible consommable,

– un dispositif de stockage d'énergie ou d'alimentation électrique, comme notamment une batterie, un condensateur, un volant d'inertie ou un générateur.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«d) *Véhicule automoteur électrique:* véhicule équipé, aux fins de sa propulsion, d'un ou plusieurs moteurs de traction fonctionnant à l'électricité et non raccordés en permanence ni au réseau électrique ni à un conducteur électrique et dont les composants et systèmes à haute tension sont reliés galvaniquement au rail haute tension de la chaîne de traction électrique du véhicule.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.

(Règl. g.-d. du 2 août 2017)

«e) Véhicule automoteur à carburant de substitution : véhicule à moteur visé à la rubrique 2.3., points a) - d), sauf un véhicule alimenté entièrement à l'essence ou au diesel et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par la directive 2007/46/CE visée à la rubrique 4.2.»

2.4. *Autocar:* véhicule automoteur conçu et construit pour le transport de personnes assises, comportant plus de neuf places assises, y compris la place du conducteur; selon sa masse maximale, l'autocar est classé comme véhicule M2 ou M3.

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«2.5. *Autobus:* Véhicule automoteur qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout, qui comporte plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur et qui, selon sa masse maximale, est classé comme véhicule M2 ou M3.»

2.6. *Voiture de location:* voiture automobile à personnes destinée à être donnée en location avec chauffeur pour servir au transport rémunéré ou gratuit de personnes. Les termes «voiture de location avec chauffeur» et «véhicule de location avec chauffeur» sont utilisés avec la même signification que le terme «voiture de location». Les taxis, les ambulances, les corbillards et les véhicules de secours ne sont pas considérés comme des voitures de location.

2.7. *Véhicule de location sans chauffeur:* véhicule routier destiné à être donné en location à un tiers pour être conduit par celui-ci ou sous sa responsabilité.

2.8. *(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)* «Taxi: voiture automobile à personnes, telle que définie à l'article 1er de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.».

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«2.9. a) *Tracteur:* véhicule automoteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils ou équipements interchangeables destinés notamment à des usages agricoles ou forestiers, ou tracter des remorques; il peut être aménagé pour transporter une charge et/ou il peut être équipé de sièges pour le transport de personnes.

b) *Tracteur à roues:* tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h dont le mouvement et la direction sont assurés par des roues; selon sa conception et sa masse à vide en ordre de marche, ce tracteur est classé comme véhicule T1, T2, T3, T4, T4.1, T4.2 ou T4.3.

c) *Tracteur à chenilles:* tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h et dont le mouvement et la direction sont assurés par des chenilles; selon sa conception et sa masse à vide en ordre de marche, ce tracteur est classé comme véhicule C1, C2, C3 ou C4.1.

d) *Tracteur à grande vitesse:* tracteur dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

e) *Tracteur à roues à grande vitesse:* tracteur à grande vitesse dont le mouvement et la direction sont assurés par des roues; ce tracteur est classé comme véhicule T5.

f) *Tracteur à chenilles à grande vitesse:* tracteur à grande vitesse dont le mouvement et la direction sont assurés par des chenilles; ce tracteur est classé comme véhicule C5.»

2.10. *Machine:* véhicule destiné principalement à exécuter des travaux, équipé à demeure d'un appareillage pour exécuter ces travaux ou d'un support pouvant recevoir différents appareillages interchangeables et conçu de façon à ne pouvoir transporter ni des personnes, ni des choses, hormis le conducteur, le personnel desservant l'appareillage et les outils complémentaires.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«2.11. a) *Machine automotrice ou machine mobile:* véhicule automoteur répondant par ailleurs aux critères de la définition de la machine.

b) *Machine automotrice à grande vitesse ou machine mobile à grande vitesse:* machine automotrice ou machine mobile dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.»

2.12. a) *Véhicule de l'armée:* véhicule routier appartenant à l'armée et destiné à l'usage exclusif de celle-ci.

b) *Véhicule militaire:* véhicule routier qui, en raison de sa construction ou de son équipement, est ou a été destiné à un usage essentiellement militaire. Le terme «véhicule spécial d'armée» est utilisé avec la même signification que le terme «véhicule militaire».

2.13. *Ensemble de véhicules couplés:*

a) véhicule automoteur et une remorque accouplée, cet ensemble étant dénommé train routier;

b) véhicule automoteur et une semi-remorque accouplée, cet ensemble étant dénommé véhicule articulé.

Les ensembles qui sont formés soit par un véhicule automoteur et au moins un véhicule traîné, soit par deux ou plusieurs véhicules traînés attelés à des bêtes de trait, sont assimilés aux ensembles de véhicules couplés.

2.14. 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 dépassant 50 cm^3,

– soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm^3 et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h,

– soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h.

Selon qu'il est accouplé ou non à un side-car, le motocycle est classé comme véhicule L3 ou L4.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«b) *Motocycle léger:* motocycle pourvu d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm^3, d'une puissance maximale de 11 kW et présentant un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg.

Selon qu'il est accouplé ou non à un side-car, le motocycle léger est classé comme véhicule L3 ou L4.»

c) *Cyclomoteur:* véhicule automoteur à deux ou trois roues – autres qu'un cycle électrique – qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/h et qui est pourvu:

– soit d'un moteur électrique,

– soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm^3.

Selon qu'il a deux ou trois roues, le cyclomoteur est classé comme véhicule L1 ou L2.

d) *Tricycle:* véhicule automoteur à trois roues symétriques, qui est pourvu:

– soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée dépassant 50 cm^3,

– soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm^3 et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h,

– soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h.

Le tricycle est classé comme véhicule L5.

e) *Quadricycle:* véhicule automoteur à quatre roues d'une masse à vide ne dépassant pas 400 kg, y non compris, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, dont la puissance maximale nette du moteur ne dépasse pas 15 kW; la masse à vide maximale est portée à 550 kg pour les véhicules destinés au transport de marchandises. Le quadricycle est classé comme véhicule L7.

f) *Quadricycle léger:* véhicule automoteur à quatre roues – autre qu'un cycle électrique – d'une masse à vide ne dépassant pas 350 kg, y non compris, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/h et qui est pourvu:

– soit d'un moteur à combustion interne et à allumage commandé d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm^3,

– soit d'un moteur autre qu'à combustion interne et à allumage commandé, d'une puissance maximale nette inférieure à 4 kW.

Le quadricycle léger est classé comme véhicule L6.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Les véhicules sous e) sont considérés comme motocycles, sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 32bis, 41quinquies, 43, 46bis, 47ter, 48, 52, 53, 64 et 65. Les véhicules sous f) sont considérés comme cyclomoteurs, sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 38, 41quinquies, 43bis, 52 et 53.»

2.15. a) *Cycle:* véhicule qui a deux roues au moins et qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles.

b) *Cycle électrique:* véhicule routier à deux roues au moins, avec ou sans siège:

– qui est propulsé exclusivement par l'énergie fournie par un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,5 kW;

– dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h.

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

c) *Cycle à pédalage assisté:* véhicule routier à deux roues au moins qui est propulsé conjointement par l'énergie musculaire de la ou des personnes qui se trouvent sur ce véhicule et par l'énergie fournie par un moteur auxiliaire électrique, dont

– la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,25 kW;

– l'alimentation est réduite progressivement si la vitesse du véhicule augmente et interrompue dès que le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt, si la ou les personnes qui se trouvent sur le véhicule arrêtent de pédaler.

A défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le cycle à pédalage assisté est assimilé au cycle.

d) *Cycle traîné:* cycle ou partie de cycle équipé d'un système de propulsion à pédales, dont seule une roue ou les deux roues d'un même essieu sont en contact avec le sol et qui est accouplé à un cycle au moyen de tiges métalliques rigides.

2.16. a) *Remorque:* véhicule qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné à être attelé à un véhicule automoteur et à être tracté par celui-ci, à l'exception des véhicules traînés; selon sa masse maximale, la remorque est classée comme véhicule O1, O2, O3 ou O4. Dans le cas d'une remorque à essieu central, la masse maximale à prendre en considération pour la classification est la masse correspondant à la charge statique verticale trans-

mise au sol par l'essieu ou les essieux de la remorque lorsque celle-ci est attelée au véhicule tractant et chargée jusqu'à sa masse maximale. Le terme «véhicule tracté» est utilisé avec la même signification que le terme «remorque».

b) *Remorque à timon d'attelage:* remorque ayant au moins deux essieux dont un au moins est un essieu directeur, équipée d'un dispositif d'attelage qui, par rapport à la remorque, a une mobilité verticale et qui ne transmet pas de charge verticale significative au véhicule tractant.

c) *Remorque à essieu central:* remorque à timon d'attelage rigide dont l'essieu ou les essieux sont situés près du centre de gravité du véhicule, lorsque celui-ci est chargé de façon uniformément répartie, de sorte que seule une charge statique verticale ne dépassant ni 10% de la charge correspondant à la masse maximale de la remorque, ni 100 kg, est transmise au véhicule tractant.

d) *Semi-remorque:* remorque qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destinée à être attelée à un tracteur de semi-remorque ou à un avant-train en imposant une charge statique verticale substantielle au tracteur de semi-remorque ou à l'avant-train; selon sa masse maximale, la semi-remorque est classée comme véhicule O1, O2, O3 ou O4, la masse maximale à prendre en considération pour la classification étant la masse correspondant à la charge statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux de la semi-remorque lorsque celle-ci est attelée au tracteur de semi-remorque et chargée jusqu'à sa masse maximale. La semi-remorque attelée à un avant-train est considérée comme une remorque à timon d'attelage.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«e) *Remorque de tracteur:* remorque à roues ou à chenilles, essentiellement destinée à transporter des charges et conçue pour être tractée par un tracteur; est assimilée à une remorque de tracteur toute remorque dont une partie de la charge est portée par le tracteur ainsi que tout véhicule destiné à être attelé à un tracteur et comportant un outil à demeure, mais n'étant pas conçu pour le traitement de matières, si le rapport entre la masse maximale et la masse à vide de ce véhicule est égal ou supérieur à 3.0.

Selon la somme des masses techniquement admissibles par essieu, la remorque de tracteur est classée comme véhicule Ra1, Ra2, Ra3 ou Ra4, si sa vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, et comme véhicule Rb1, Rb2, Rb3 ou Rb4, si sa vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

f) *Engin interchangeable tracté:* dispositif conçu pour être tiré par un tracteur et qui modifie la fonction de ce dernier ou lui apporte une fonction nouvelle, l'engin pouvant en outre comporter un plateau de chargement qui est conçu et réalisé pour recevoir les outils et dispositifs nécessaires pour l'exécution des tâches ainsi que pour le stockage temporaire des matières produites ou nécessaires pendant le travail; est assimilé à un engin interchangeable tracté tout véhicule destiné à être attelé à un tracteur et comportant un outil à demeure ou étant conçu pour le traitement de matières, si le rapport entre la masse maximale et la masse à vide de ce véhicule est inférieur à 3.0. Selon la somme des masses techniquement admissibles par essieu, l'engin interchangeable tracté est classée comme véhicule Sa1 ou Sa2, si sa vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, et comme véhicule Sb1 ou Sb2, si sa vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«g) *(Règl. g.-d. du 8 juin 2016)* «*Véhicule routier traîné*: véhicule attelé ou destiné à être attelé à une voiture automobile à personnes, une camionnette, un camion, un tracteur de semi-remorque, un tracteur de remorque, un tracteur ou une machine, à condition pour le véhicule traîné d'être muni à sa face arrière d'un disque de fond blanc d'un diamètre d'au moins 21 cm, dont le bord est constitué d'une bande rouge d'une largeur de 2 cm, comportant en couleur noire les nombres «25» et «40», chacun d'une hauteur d'au moins 6 cm et d'une épaisseur de trait d'au moins 1 cm, les deux nombres étant superposés et séparés par un trait, le nombre «25» se trouvant au-dessus et le nombre «40» au-dessous de ce trait, ce véhicule ne devant pas être traîné à une vitesse supérieure à celle prévue à l'article 14. Au sens des articles 76 et 76bis, le véhicule traîné attelé à une voiture automobile à personnes, une camionnette, un camion, un tracteur de semi-remorque ou un tracteur de remorque est considéré comme remorque.»»

2.17. *Dépanneuse:* véhicule automoteur destiné au dépannage et au remorquage d'un autre véhicule et équipé à demeure d'une grue conçue et réalisée à ces fins; selon sa masse maximale, la dépanneuse est classée comme véhicule N1, N2 ou N3.

2.18. *Voiture automobile à personnes:* véhicule automoteur, autre qu'un tricycle ou quadricycle, dont l'habitacle est aménagé exclusivement pour le transport de personnes et qui ne comprend pas plus de neuf places assises, y compris la place du conducteur; la voiture à personnes est classée comme véhicule M1.

2.19. a) *Autocar articulé ou autobus articulé:* autocar ou autobus constitué d'au moins deux sections rigides articulées l'une par rapport à l'autre, les compartiments de chaque section communiquant entre eux de façon à permettre aux personnes transportées de circuler librement de l'un à l'autre et les sections rigides étant reliées en permanence et ne pouvant être séparées que par une opération nécessitant un équipement spécial qu'on ne trouve normalement que dans un atelier; selon sa masse maximale, l'autocar articulé ou l'autobus articulé est classé comme véhicule M2 ou M3. Les termes «autocar à articulation» et «autobus à articulation» sont utilisés avec la même signification que les termes «autocar articulé» et «autobus articulé».

b) *Autocar à étage ou autobus à étage:* autocar ou autobus dont les compartiments destinés aux passagers sont agencés, en partie au moins, sur deux niveaux superposés et dont l'étage supérieur n'est pas prévu pour des passagers debout; selon sa masse maximale, l'autocar à étage ou l'autobus à étage est classé comme véhicule M2 ou M3.

2.20. *Camionnette:* véhicule automoteur destiné au transport de choses dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg; la camionnette est classée comme véhicule N1.

2.21. *Camion:* véhicule automoteur dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné exclusivement ou principalement au transport de choses et qui peut en outre tracter une remorque; selon sa masse maximale, le camion est classé comme véhicule N2 ou N3.

2.22. a) *Tracteur de semi-remorque:* véhicule automoteur qui,du fait de sa conception et de sa construction, est destiné exclusivement ou principalement à tracter des semi-remorques; selon sa masse maximale, le tracteur de semi-remorque est classé comme véhicule N1, N2 ou N3, la masse à prendre en considération pour la classification étant la masse du tracteur de semi-remorque en ordre de marche, augmentée de la masse correspondant à la charge statique verticale maximale transférée au tracteur de semi-remorque par la semi-remorque et, le cas échéant, augmentée de la masse maximale de chargement du tracteur de semi-remorque lui-même.

b) *Tracteur de remorque:* véhicule automoteur qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné exclusivement ou principalement à tracter des remorques autres que les semi-remorques et qui peut en outre être équipé d'une plate-forme de chargement; selon sa masse maximale, le tracteur de remorque est classé comme véhicule N1, N2 ou N3. Le terme «tracteur routier» est utilisé avec la même signification que le terme «tracteur de remorque».

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«2.23. *Véhicule historique:* tout véhicule routier soumis à l'immatriculation qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:

1. il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins 30 ans;
2. son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union européenne ou nationale, n'est plus produit;
3. il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux.»

2.24. *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 45 mm.

2.25. *Véhicule tout terrain:* véhicule de la catégorie M ou N, ayant des caractéristiques techniques déterminées pour également pouvoir être utilisé hors route; selon sa masse maximale ou son nombre de places assises, le véhicule tout terrain est désigné par M1G, M2G, M3G, N1G, N2G ou N3G.

2.26. *Motor-home:* véhicule automoteur conçu pour servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants:

– des sièges et une table,
– des couchettes obtenues en convertissant les sièges,
– un coin cuisine,
– des espaces de rangement,

ces équipements devant être inamovibles, la table pouvant toutefois être conçue de façon à être facilement escamotable; selon sa conception et sa masse maximale autorisée, le motor-home est classé comme véhicule M1 ou véhicule spécial. Le terme «autocaravane» est utilisé avec la même signification que le terme «motor-home».

2.27. *Caravane:* remorque conçue et équipée pour servir de logement mobile; selon sa masse maximale, la caravane est classée comme véhicule O1, O2, O3 ou O4.

2.28. *Véhicule blindé:* véhicule automoteur destiné à la protection des personnes ou des choses transportées, conçu et spécialement aménagé à cette fin et satisfaisant aux exigences applicables en matière de blindage pare-balles; selon sa conception et sa masse maximale autorisée, le véhicule blindé est classé comme véhicule N1, N2, N3, M1, M2 ou M3.

(Règl. g.-d. du 9 juillet 2013)

«2.29. *Ambulance:* véhicule automoteur destiné au transport de personnes malades ou blessées, conçu et spécialement aménagé à cette fin; selon sa masse maximale, l'ambulance est classée comme véhicule M1, M2, M3 ou véhicule spécial.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«2.30. *Corbillard:* véhicule automoteur destiné au transport de personnes décédées, conçu et spécialement aménagé à cette fin; le corbillard est classé comme véhicule M1;»

2.31. *Véhicule à usage spécial:* véhicule qui ne rentre pas dans une des catégories indiquées aux rubriques 2.4., 2.5., 2.9. à 2.11., 2.14. à 2.22. et 2.30. Le terme «véhicule spécial» est utilisé avec la même signification que le terme «véhicule à usage spécial».

2.32. *Grue mobile:* véhicule automoteur rangeant dans la catégorie des véhicules à usage spécial, qui n'est ni conçu ni équipé pour le transport de choses et qui est muni d'une grue dont le couple de levage dépasse 400 kNm; selon sa masse maximale autorisée, la grue mobile est classée comme véhicule N1, N2 ou N3.

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«2.33. *Véhicule automoteur avec changement de vitesses manuel:* véhicule automoteur dans lequel une pédale d'embrayage, ou une poignée d'embrayage pour les cyclomoteurs, motocycles et tricycles, est présente et doit être actionnée par le conducteur au démarrage ou à l'arrêt du véhicule et lors du changement de vitesses.

2.34. *Véhicule automoteur avec changement de vitesse automatique:* véhicule automoteur qui ne répond pas aux critères énoncés à la rubrique 2.33.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«2.35. *Tramway:* véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier.»

3. *Caractéristiques et équipements des véhicules*

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

b) *Masse maximale sur un essieu ou masse maximale sur un groupe d'essieux:* la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transmise au sol par l'essieu ou le groupe d'essieux du véhicule.

c) *Masse maximale sur le point d'attelage d'un véhicule tractant:* la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible sur le point d'attelage du véhicule.

d) *Masse maximale sur le point d'attelage d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central:* la masse déclarée par le constructeur de la remorque comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transférée par la remorque au véhicule tractant sur le point d'attelage.

e) *Masse en charge maximale d'un ensemble de véhicules:* la masse déclarée par le constructeur du véhicule tractant comme la valeur maximale techniquement admissible de la somme des masses du véhicule tractant et des véhicules tractés.

f) *Masse maximale autorisée d'un véhicule:* la masse maximale du véhicule à l'état chargé déclarée admissible par l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation.

g) *Masse à vide en ordre de marche ou masse à vide ou masse en ordre de marche d'un véhicule:* la masse du véhicule carrossé à vide en ordre de marche avec, le cas échéant, le dispositif d'attelage, ainsi que le liquide de refroidissement, les lubrifiants, 90% du carburant, 100% des autres liquides, à l'exception des eaux usées, les outils, la roue de secours et le conducteur, dont la masse est fixée à 75 kg, et, pour les autobus et les autocars, le convoyeur, dont la masse est fixée à 75 kg, si une place de convoyeur est prévue dans le véhicule.

h) *Masse propre d'un véhicule:* la masse du véhicule sans équipage ni passagers ni chargement, mais avec le plein de carburant et l'outillage normal de bord.

i) *Masse en charge d'un véhicule:* la masse effective du véhicule à l'état chargé, l'équipage et les passagers étant à bord.

j) *Charge utile d'un véhicule:* la différence entre la masse maximale autorisée d'un véhicule et sa masse à vide.

k) *Masse tractable d'un véhicule:* soit la masse d'une remorque à timon d'attelage ou d'une semi-remorque munie d'un avant-train attelée au véhicule, soit la masse correspondant à la charge appliquée sur les essieux d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central attelé au véhicule.

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

m) *Masse tractable maximale autorisée d'un véhicule:* la valeur la plus faible des valeurs suivantes:

– la masse tractable maximale du véhicule;

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«– la masse maximale autorisée du véhicule ou, pour un véhicule homologué en tant que véhicule «hors route», 150% de la masse maximale autorisée du véhicule;»

– la masse correspondant aux performances maximales du dispositif d'attelage du véhicule.

Toute masse du type «masse maximale» est fixée par le constructeur du véhicule ou de l'équipement respectif en fonction de la construction et des performances du véhicule ou de l'équipement en question. Les termes «poids total maximum autorisé», «poids propre» et «poids en charge» sont utilisés avec la même signification que les termes «masse maximale autorisée», «masse propre» et «masse en charge»; le terme «masse de remorquage» est utilisé avec la même signification que le terme «masse tractable».

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«3.2. a) *Face avant d'un véhicule routier:* le plan vertical parallèle au plan médian transversal du véhicule et tangent à l'extrémité avant de sa carrosserie, y non compris les crochets d'attelage, ni le pare-chocs, ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, ni, dans le cas d'une remorque ou d'un véhicule traîné, le timon d'attelage;

b) *Face arrière d'un véhicule routier:* le plan vertical parallèle au plan médian transversal du véhicule et tangent à l'extrémité arrière de sa carrosserie, y non compris les crochets d'attelage ni le pare-chocs, ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule;

c) *Face latérale d'un véhicule routier:* le plan vertical parallèle au plan médian longitudinal du véhicule et tangent à l'extrémité latérale de sa carrosserie, y non compris les éléments fixes faisant saillie latéralement sur le véhicule ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule;

d) *Face supérieure d'un véhicule routier:* le plan horizontal, parallèle au plan d'appui du véhicule sur le sol et tangent à l'extrémité supérieure de sa carrosserie, y non compris, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule.

3.3. a) *Longueur d'un véhicule routier:* la distance entre la face avant et la face arrière du véhicule, augmentée de la longueur des crochets d'attelage et des pare-chocs ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, y compris, pour les remorques et les véhicules traînés, le timon d'attelage.

b) *Largeur d'un véhicule routier:* la distance entre les deux faces latérales du véhicule, augmentée de la largeur des éléments fixes faisant saillie latéralement sur le véhicule ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, à l'exception des rétroviseurs extérieurs et de leurs fixations.

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

3.4. *Catadioptre:* dispositif de signalisation fixé sur un véhicule et qui réfléchit la lumière émanant d'une source lumineuse étrangère au véhicule, l'observateur étant placé à proximité de cette source.

3.5. a) *Feu-route:* feu du véhicule servant à éclairer la voie publique à une grande distance en avant de ce véhicule. Le phare de longue portée est assimilé au feu-route.

b) *Feu-croisement:* feu du véhicule servant à éclairer la voie publique en avant de ce véhicule sans éblouir ou gêner les conducteurs venant en sens inverse et les autres usagers.

c) *Feu-position:* feu du véhicule servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule.

d) *Feu-stop:* feu du véhicule servant à indiquer aux autres usagers qui se trouvent derrière ce véhicule que son conducteur actionne le frein de service.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«e) *Feu-brouillard avant:* feu du véhicule servant à améliorer l'éclairage de la voie publique vers l'avant en cas de brouillard ou dans toute situation similaire caractérisée par une visibilité réduite. Le phare à large diffusion est assimilé au feu-brouillard avant.»

f) *Feu-brouillard rouge arrière:* feu du véhicule servant en cas de brouillard épais à avertir les autres usagers qui se trouvent derrière ce véhicule.

g) *Feu de marche arrière:* feu du véhicule servant à éclairer la voie publique à l'arrière de ce véhicule et à avertir les autres usagers que le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière.

h) *Phare mobile:* feu du véhicule servant à éclairer des objets placés dans les environs du véhicule.

i) *Feu d'encombrement:* feu du véhicule servant à signaler le contour du véhicule vu de l'avant ou de l'arrière.

j) *Indicateur de direction:* feu du véhicule servant soit à indiquer aux autres usagers que le conducteur a l'intention de changer de direction ou de voie de circulation ou de se remettre en mouvement, soit à indiquer le signal de détresse.

k) *Signal de détresse:* dispositif permettant le fonctionnement simultané de tous les indicateurs de direction d'un véhicule aux fins de signaler un danger particulier momentané pour les usagers de la voie publique.

l) *Plage éclairante:* surface apparente de sortie de la lumière émise par un feu, ou surface visible réfléchissante d'un catadioptre.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«m) *Feu d'angle:* feu du véhicule servant à donner un éclairage supplémentaire de la voie publique située à proximité de l'angle avant du véhicule, du côté vers lequel celui-ci tourne.»

3.6. a) *Essieu simple:*

– essieu unique ou essieu isolé;

– groupe de deux ou de plusieurs essieux dont tous les éléments de fixation au châssis se trouvent sur un même

axe horizontal perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule ou groupe d'essieux pouvant être considéré comme équivalent.

b) *Essieu tandem:* groupe de deux essieux consécutifs sur un même bogie, la distance entre les centres des axes étant inférieure à 1,8 m.

c) *Essieu tridem:* groupe de trois essieux consécutifs sur un même bogie, la distance entre les centres des axes de deux essieux consécutifs étant inférieure à 1,8 m.

d) *Essieu à suspension pneumatique:* essieu muni d'un système de suspension dont l'élasticité est assurée pour au moins 75% par un ressort pneumatique ou un autre dispositif pneumatique ou essieu muni d'une suspension reconnue comme équivalente aux termes du droit communautaire.

e) *Elévateur d'essieu:* dispositif monté en permanence sur un véhicule afin de réduire ou d'accroître la charge sur l'essieu ou les essieux du véhicule, selon les conditions de charge de celui-ci, afin notamment de réduire l'usure des pneus lorsque le véhicule n'est pas en pleine charge ou de faciliter son démarrage sur sol glissant en augmentant la charge sur son essieu moteur.

f) *Essieu relevable:* essieu qui peut être soulevé et abaissé par un élévateur d'essieu.

g) *Essieu délestable:* essieu dont la charge peut être modifiée par un élévateur d'essieu sans que le véhicule ne soit soulevé.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«h) *Roues jumelées:* deux roues montées sur un même essieu et dont la distance entre les centres des surfaces de contact de celles-ci avec le sol est inférieure à 460 mm, de telles roues jumelées étant considérées comme une roue unique.»

3.7. a) *Siège d'un véhicule:* structure faisant partie intégrante de la structure d'un véhicule ou susceptible d'y être ancrée, y compris sa garniture et ses accessoires de fixation, offrant une place assise pour un occupant adulte, le terme désignant aussi bien un siège individuel que la partie d'un siège double, d'une rangée de sièges ou d'une banquette correspondant à une place assise.

b) *Siège double d'un véhicule*: siège conçu et construit pour offrir des places assises côté à côté pour deux passagers adultes, deux sièges distincts disposés côté à côté sans interconnexion étant considérés comme deux sièges individuels.

c) *Rangée de sièges d'un véhicule:* siège conçu et construit pour offrir des places assises côté à côté pour au moins trois passagers adultes, plusieurs sièges individuels ou doubles disposés côté à côté n'étant pas considérés comme une rangée de sièges.

d) *Banquette d'un véhicule:* structure faisant partie intégrante de la structure d'un véhicule ou susceptible d'y être ancrée, y compris sa garniture et ses accessoires de fixation, offrant des places assises pour au moins deux occupants adultes.

e) *Strapontin:* siège auxiliaire rabattable, destiné à un usage occasionnel et tenu normalement replié.

f) *Coussin d'un siège:* partie du siège quasi-horizontale, conçue pour soutenir le passager assis sur le siège.

g) *Dossier d'un siège:* partie du siège quasi verticale, conçue pour soutenir le dos, les épaules et, éventuellement, la tête du passager assis sur le siège.

h) *Appui-tête:* dispositif, faisant ou non partie intégrante du dossier d'un siège, dont la fonction est de limiter le déplacement vers l'arrière de la tête d'un passager assis sur le siège par rapport à son tronc, afin de réduire les risques de blessure au rachis cervical de ce passager en cas d'accident.

i) *Appui-tête intégré:* appui-tête constitué par la partie supérieure du dossier d'un siège de véhicule.

j) *Ancrage d'un siège de véhicule:* système par lequel un siège est assujetti à la structure d'un véhicule, y compris les parties utilisées de la structure du véhicule.

3.8. a) *Ceinture de sécurité:* assemblage de sangles avec boucle de fermeture, dispositifs de réglage et pièces de fixation pouvant être ancré à l'intérieur d'un véhicule à moteur et conçu de manière à réduire le risque de blessure pour l'utilisateur adulte en cas de collision ou de décélération brusque du véhicule, en limitant les possibilités de mouvement du corps de l'utilisateur; cet assemblage englobe également tout dispositif d'absorption d'énergie ou de rétraction de la ceinture éventuellement prévu.

b) *Ceinture sous-abdominale:* ceinture passant devant le corps de l'utilisateur à la hauteur du bassin.

c) *Ceinture diagonale:* ceinture passant en diagonale devant le thorax, de la hanche jusqu'à l'épaule du côté opposé.

d) *Ceinture à trois points:* ceinture ancrée en trois points et formée de la combinaison d'une ceinture sous-abdominale et d'une ceinture diagonale.

e) *Ceinture-harnais:* ceinture comprenant une ceinture sous-abdominale et des bretelles.

f) *Système ou dispositif de retenue:* système réalisé moyennant la combinaison d'un siège fixé à la structure d'un véhicule par des moyens appropriés et d'une ceinture de sécurité dont au moins un point d'ancrage est fixé à la structure du siège.

g) *Système ou dispositif de retenue pour enfants:* ensemble de composants pouvant comprendre une combinaison de sangles ou de composants flexibles avec une boucle de sécurité, des dispositifs d'ajustement et de fixation, et dans certains cas un siège supplémentaire ou un bouclier d'impact pouvant être ancré dans un véhicule, conçu de manière à réduire le risque de blessure pour l'enfant-utilisateur en cas de collision ou de décélération brusque du véhicule, en limitant les possibilités de mouvement du corps de l'enfant-utilisateur.

h) *Ancrage pour ceinture de sécurité:* partie de la structure d'un véhicule ou d'un siège ou toute autre partie d'un véhicule auxquelles doivent être assujetties les ceintures de sécurité.

i) *Airbag ou ensemble airbag:* dispositif pour compléter les ceintures de sécurité et les systèmes de retenue d'un véhicule qui, dans le cas d'un impact violent affectant le véhicule, déploie automatiquement une structure flexible destinée à limiter, par compression du gaz qu'elle contient, la gravité des contacts d'une ou de plusieurs parties du corps d'un occupant du véhicule avec les parties intérieures de l'habitacle de celui-ci.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«3.9. a) *Système d'un véhicule routier:* un assemblage de dispositifs techniques dont la combinaison permet d'exécuter une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule routier.

b) *Entité technique d'un véhicule routier:* un dispositif destiné à faire partie d'un véhicule routier, qui peut être réceptionné séparément, mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules déterminés.

c) *Composant d'un véhicule routier:* un dispositif destiné à faire partie d'un véhicule routier, qui peut être réceptionné indépendamment d'un véhicule.

d) *Pièce ou équipement d'origine d'un véhicule routier:* pièce ou équipement qui est fabriqué conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule en question pour la production de cette pièce ou de cet équipement en vue de l'assemblage du véhicule visé; il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, qu'une pièce est d'origine si le fabricant de la pièce certifie que la pièce satisfait à la qualité des composants utilisés pour l'assemblage du véhicule en question et qu'elle a été fabriquée conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur de ce véhicule.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«3.10. a) *Porte-à-faux avant d'un véhicule routier:* la distance entre le plan vertical passant par les centres des roues avant du véhicule et le point du véhicule situé le plus à l'avant de celui-ci, compte tenu de tous les éléments liés rigidement au véhicule, comme notamment les crochets de manoeuvre et la plaque d'immatriculation.

b) *Porte-à-faux arrière d'un véhicule routier:* la distance entre le plan vertical passant par les centres des roues arrière du véhicule et le point du véhicule situé le plus à l'arrière de celui-ci, compte tenu de tous les éléments liés rigidement au véhicule, comme notamment le dispositif d'attelage et la plaque d'immatriculation.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

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

4.1. a) *Autorité compétente en matière de réception:* l'autorité d'un Etat compétente pour tous les aspects de la réception d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique ou de la réception individuelle d'un véhicule, pour le processus d'autorisation, pour la délivrance et, le cas échéant, le retrait de réceptions, pour la liaison avec les autorités homologues d'autres Etats, pour la désignation de Services Techniques et pour veiller et assurer à ce que les constructeurs s'acquittent de leurs obligations en matière de conformité de leur production.

b) *Service Technique:* une organisation ou un organisme désigné, le cas échéant, par l'autorité compétente en matière de réception d'un Etat comme laboratoire d'essai ou comme organisme d'évaluation de la conformité, pour effectuer des évaluations, essais ou inspections pour le compte de l'autorité en question.

c) *Réception par type:* la procédure et l'acte par lesquels l'autorité compétente d'un Etat certifie qu'un type de véhicule routier, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques qui leur sont applicables; pour la réception par type d'un véhicule routier peut également être utilisée la notion «réception globale.»

d) *Réception nationale par type:* la procédure et l'acte de réception par type prévus par le droit interne d'un État et dont la validité est limitée au territoire de cet Etat.

e) *Réception CE par type ou homologation CE par type:* la procédure et l'acte par lesquels un Etat membre de l'Union européenne certifie qu'un type de véhicule routier, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux actes réglementaires, aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables en vertu d'une des directives visées à la rubrique 4.2. de l'article 2 et de leurs annexes.

f) *Réception individuelle, réception nationale individuelle, réception à titre isolé ou réception nationale à titre isolé d'un véhicule routier:* la procédure et l'acte par lesquels un Etat membre de l'Union européenne certifie qu'un véhicule routier donné, qu'il soit unique ou non, satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables sur base du droit interne de cet Etat et dont la validité est limitée au territoire de cet Etat.

4.2. *Directives européennes de réception:* l'ensemble des directives européennes concernant la réception des véhicules routiers ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, dont en particulier les directives cadres régissant la réception globale de ces véhicules:

– la directive modifiée 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, et abrogeant la directive 70/156/CEE;
– la directive modifiée 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil;
– la directive modifiée 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003, concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules et abrogeant la directive 74/150/CEE du Conseil.

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«4.3. a) *Mise en circulation d'un véhicule routier:* la mise en service d'un véhicule routier, en vue de sa mise en mouvement ou de son immobilisation sur la voie publique; l'immobilisation du véhicule sur la voie publique comprend le parcage, l'arrêt et le stationnement.

b) *Immatriculation d'un véhicule routier:* l'autorisation administrative accordée au propriétaire d'un véhicule routier en vue de la mise en circulation de ce véhicule, comportant

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

c) *Transcription d'un véhicule routier:* l'immatriculation au nom du nouveau propriétaire d'un véhicule routier qui a déjà été immatriculé et qui a changé de propriétaire.»

4.4. *Certificat de conformité communautaire d'un véhicule routier:* le certificat renseignant les données caractéristiques d'un véhicule routier, délivré par le constructeur responsable pour la conformité de ce véhicule en vertu des dispositions pertinentes de l'une des directives de réception communautaires visées à la rubrique 4.2. et certifiant que ce véhicule satisfait au moment de sa mise sur le marché à toutes les exigences de l'une de ces directives.

4.5. a) *Certificat d'immatriculation d'un véhicule routier:* le document délivré par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions pour documenter et attester qu'un véhicule routier est valablement immatriculé et qu'il satisfait aux exigences réglementaires et techniques qui lui sont applicables en vue de sa mise en circulation; le terme «carte d'immatriculation» est utilisé avec la même signification que le terme «certificat d'immatriculation».

b) *Certificat d'identification d'un véhicule routier:* le document délivré par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions pour un signe distinctif particulier ou pour un véhicule routier qui est autorisé à être mis en circulation au Luxembourg sous le couvert d'un signe distinctif particulier, ou une plaque rouge.

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«c) *Vignette de conformité d'un véhicule routier:* la vignette délivrée pour un véhicule routier mis en circulation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique, aux fins de documenter et attester que ce véhicule est conforme à un type de véhicule qui a été agréé dans les conditions du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.»

4.6. a) *Détenteur d'un véhicule routier:* toute personne physique ou morale autre que le propriétaire d'un véhicule routier dont les qualités sont inscrites, selon le cas, sur le certificat d'immatriculation ou sur le certificat d'identification.

b) *Titulaire d'un certificat d'immatriculation:* la personne physique ou morale dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier, sans que cette personne ne soit toutefois identifiée comme étant le propriétaire de ce véhicule.»

5. *Divers*

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«5.1. *Usager:* le conducteur de tout véhicule, le conducteur de bestiaux, d'animaux de trait, de charge ou de selle ainsi que le piéton. Le conducteur d'un train qui traverse la voie publique à niveau n'est pas considéré comme un usager.»

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«5.2. *Véhicule des services de transports publics:* Véhicule automoteur ou ensemble de véhicules routiers qui effectue un service de transports publics conformément à la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, y compris les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune ou d'un même syndicat de communes.»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

««5.3.»[1] *Fauteuil roulant:* véhicule à deux roues au moins, destiné par construction au transport d'une personne à mobilité réduite:

– qui comporte une place assise;

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 7 février 2013.

– qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire soit de la personne qui se trouve sur le véhicule, soit d'une personne qui conduit le véhicule en tant que piéton.

A défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le fauteuil roulant n'est pas considéré comme véhicule routier au sens du présent arrêté et la personne qui se trouve sur le fauteuil roulant ou qui conduit le fauteuil roulant en tant que piéton, est assimilée aux piétons.»

«5.4.»[1] Fauteuil roulant à moteur: véhicule à deux roues au moins, destiné par construction au transport d'une personne à mobilité réduite:

– qui comporte une place assise;
– qui est normalement propulsé par l'énergie fournie par un moteur électrique;
– dont la masse propre ne dépasse pas 300 kg;
– dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 500 kg;
– dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 15 km/h;
– dont l'aménagement technique répond aux exigences de l'article 49ter.

A défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le fauteuil roulant à moteur n'est pas considéré comme véhicule routier au sens du présent arrêté et la personne qui se trouve sur le fauteuil roulant à moteur ou qui conduit le fauteuil roulant à moteur en tant que piéton, est assimilée aux piétons.»

«5.5.»[1] *Dépassement:* manœuvre effectuée par un conducteur en vue de passer à côté d'un véhicule ou d'un animal qui circulent dans le même sens, mais à vitesse plus réduite.

«5.6.»[1] *Contournement:* manœuvre effectuée par un conducteur en vue de passer à côté d'un obstacle ou à côté d'un véhicule ou d'un animal qui sont immobilisés sur la voie publique.

«5.7.»[1] *Véhicule arrêté:* véhicule immobilisé pendant le temps nécessaire pour le chargement ou le déchargement de personnes ou de choses.

«5.8.»[1] *Véhicule en stationnement:* véhicule immobilisé au-delà du temps nécessaire pour le chargement ou le déchargement de personnes ou de choses.

«5.9.»[1] *Véhicule parqué:* véhicule immobilisé à un endroit signalé comme parking.

«5.10.»[1] *Service urgent:* tout déplacement en véhicule qui requiert une intervention urgente pour sauver des vies humaines, pour prévenir des atteintes à l'intégrité physique de personnes, pour sauvegarder des biens, pour assurer la sûreté et la sécurité publiques et pour maintenir l'ordre public; les déplacements en véhicules de la police grand-ducale utilisés en service de protection, de maintien de l'ordre, de recherche d'auteur d'infraction ou d'infraction ainsi que les déplacements en véhicules des douanes utilisés en service de recherche d'auteur d'infraction ou d'infraction sont assimilés au service urgent.

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«5.11. *Ramassage scolaire:* Transport de personnes effectué par un autobus, un autocar ou une voiture automobile à personnes à destination ou en provenance d'un établissement de l'enseignement fondamental ou de l'éducation différenciée et signalé par un panneau conforme à l'article 49 sous B).»

«5.12.»[1] *Transport rémunéré de personnes: transport de personnes effectué contre une rémunération couvrant au moins les frais se rapportant à la mise en circulation et à l'utilisation du véhicule.*

«5.13.»[1] *Feux éteints:* phase du fonctionnement des signaux colorés lumineux ou des signaux lumineux blancs où les signaux sont éteints.

«5.14.»[1] *Résidence normale:* lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles, ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre elle-même et le lieu où elle habite; toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents, est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement; cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue le séjour pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée; la fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas non plus le transfert de la résidence normale.

(Règl. g.-d. du 1er juillet 2011)

««5.15.»[1] *Signaleur:* personne chargée par l'organisateur d'une compétition sportive se déroulant sur la voie publique, d'attirer l'attention des usagers sur le déroulement de cette manifestation.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

««5.16.»[1] a) *Constructeur d'un véhicule routier ou d'un système, d'un composant ou d'une entité technique d'un véhicule routier:* la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de véhicules routiers ainsi que de systèmes, composants et entités techniques soumis à réception, de tous les aspects

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 7 février 2013.

du processus de réception par type d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique soumis à réception ainsi que de la conformité de leur production, cette personne ou cet organisme ne devant pourtant pas nécessairement intervenir directement à tous les stades de la construction du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique visé.

b) *Mandataire du constructeur d'un véhicule routier ou d'un système, d'un composant ou d'une entité technique d'un véhicule routier:* toute personne physique ou morale établie dans un Etat membre de l'Union européenne, dûment mandatée par un constructeur pour le représenter auprès de l'autorité compétente en matière de réception et agir pour son compte envers cette dernière pour toutes les questions relevant des produits de sa fabrication soumis à réception par l'autorité en question, toute référence au terme «constructeur» devant être comprise comme visant le constructeur ou son mandataire.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

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

Dispositions transitoires concernant certains véhicules:

1) Les véhicules automoteurs immatriculés comme tracteurs agricoles ou comme tracteurs industriels avant le 1er août 2004 continuent à être considérés comme tels.

Le tracteur agricole est un véhicule automoteur, à roues ou à chenilles, ayant deux essieux au moins et une vitesse maximale par construction égale ou inférieure à 40 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole, viticole ou forestière; il peut être aménagé pour transporter des personnes et des choses.

Le tracteur industriel est un véhicule automoteur, à roues ou à chenilles, ayant deux essieux au moins et une vitesse maximale par construction égale ou inférieure à 40 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation industrielle; il peut être aménagé pour transporter des personnes et des choses.

2) Les véhicules automoteurs immatriculés comme véhicules utilitaires avant le 1er août 2004 continuent à être considérés comme tels.

Le véhicule utilitaire est un véhicule automoteur d'une masse propre supérieure à 400 kg et d'une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3.500 kg, dont l'habitacle est aménagé de façon qu'il puisse être utilisé tant pour le transport de choses que pour le transport de personnes, pour autant qu'en transport de personnes, le véhicule ne comprenne pas plus de neuf places assises, y comprise la place du conducteur.

Le véhicule utilitaire est considéré comme véhicule automoteur destiné au transport de personnes et dénommé voiture commerciale, si sa surface de chargement est égale ou inférieure à 2,50 m²; dans ce cas le véhicule utilitaire est classé comme véhicule M1.

Le véhicule utilitaire est considéré comme véhicule automoteur destiné au transport de choses si sa surface de chargement dépasse 2,50 m²; dans ce cas, le véhicule utilitaire est classé comme véhicule N1.

3) 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 cm³ et qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 50 km/h, soit d'un moteur électrique et qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 50 km/h.

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 cm³, soit d'un moteur d'une cylindrée maximum de 50 cm³, mais qui, par construction, dépasse une vitesse de 50 km/h, soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 50 km/h.

Il est considéré comme cycle à moteur auxiliaire s'il est pourvu soit d'un moteur d'une cylindrée maximum de 50 cm³ et qui, par construction, ne dépasse pas 50 km/h, soit d'un moteur électrique et qui, par construction, ne dépasse pas 50 km/h.

4) Tout cycle à pédalage assisté mis en circulation avant le 1er février 2005 est assimilé au cycle, même si la puissance nominale continue de son moteur auxiliaire électrique dépasse 0,25 kW, sans toutefois dépasser 0,30 kW.»

(Règl. g.-d. du 2 août 2017)

«5.18. Transport combiné : transport de marchandises pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur d'une longueur de 6,10 m (20 pieds) et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier :

- soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,

- soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.

5.19. Opération de transport intermodal :

1. Une opération de transport combiné définie à la rubrique 5.18. dans le cadre d'un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 m (45 pieds) ; ou
2. une opération de transport par voie d'eau dans le cadre d'un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 m (45 pieds), pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union européenne. La distance de 150 kilomètres visée ci-dessus peut être dépassée en vue d'atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé.

5.20. Chargeur : une entité juridique ou personne physique ou morale désignée sur le connaissement ou sur le document de transport équivalent, en tant que chargeur et/ou au nom ou pour le compte de laquelle un contrat de transport avec l'entreprise de transport a été conclu.»

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2004)

«Art. 2bis.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Pour l'application du présent arrêté grand-ducal, les catégories et types ainsi que les sous-catégories et les sous-types de véhicules énumérés ci-dessous ont les significations suivantes:»

1°	*Véhicule M*	véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues. *(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)* «Au sens du présent arrêté, on entend par capacité de passagers d'un véhicule de la catégorie M, l'ensemble des passagers assis et debout pouvant être transportés, outre le conducteur.»
1° a)	*Véhicule M1*	véhicule M comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.
1° b)	*Véhicule M2*	véhicule M comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et dont la masse maximale ne dépasse pas 5.000 kg.
1° c)	*Véhicule M3*	véhicule M comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et dont la masse maximale dépasse 5.000 kg.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1°bis Pour les véhicules des catégories M2 et M3 ayant une capacité ne dépassant pas 22 passagers, on distingue les classes suivantes:

classe A:	véhicules destinés au transport de passagers assis et debout;
classe B:	véhicules destinés exclusivement au transport de passagers assis.

Pour les véhicules des catégories M2 et M3 ayant une capacité supérieure à 22 passagers, on distingue les classes suivantes:

classe I:	véhicules destinés au transport de passagers assis et debout, permettant de fréquents mouvements de passagers;
classe II:	véhicules destinés principalement au transport de passagers assis et conçus de manière à permettre le transport de passagers debout dans le couloir ou dans une zone correspondant au maximum à deux doubles sièges;
classe III:	véhicules destinés exclusivement au transport de passagers assis.

Un véhicule des catégories M2 ou M3 ayant une capacité dépassant 22 passagers peut appartenir à une ou plusieurs des classes I, II et III.»

2°	*Véhicule N*	véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de choses et ayant au moins quatre roues.
2° a)	*Véhicule N1*	véhicule N dont la masse maximale ne dépasse pas 3.500 kg.
2° b)	*Véhicule N2*	véhicule N dont la masse maximale dépasse 3.500 kg sans dépasser 12.000 kg.
2° c)	*Véhicule N3*	véhicule N dont la masse maximale dépasse 12.000 kg.

Dans le cas d'un véhicule N conçu pour être attelé à une semi-remorque ou à une remorque à essieu central, la masse maximale à prendre en considération pour la classification est la masse à vide en ordre de marche du véhicule tractant, augmentée de la masse correspondant à la charge statique verticale maximale transférée au véhicule tractant par la semi-remorque ou par la remorque à essieu central, et, le cas échéant, augmentée de la masse maximale de chargement du véhicule tractant lui-même.

3° *Véhicule O* véhicule qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné

soit à être attelé à un véhicule tractant et à être tracté par celui-ci, un tel véhicule étant désigné par «remorque» ou «véhicule tracté»,

soit à être attelé à un tracteur de semi-remorque ou à un avant-train en imposant une charge statique verticale substantielle au tracteur de semi-remorque ou à l'avant-train, un tel véhicule étant désigné par «semi-remorque».

3° a) *Véhicule O1* véhicule O dont la masse maximale ne dépasse pas 750 kg.

3° b) *Véhicule O2* véhicule O dont la masse maximale dépasse 750 kg sans dépasser 3.500 kg.

3° c) *Véhicule O3* véhicule O dont la masse maximale dépasse 3.500 kg sans dépasser 10.000 kg.

3° d) *Véhicule O4* véhicule O dont la masse maximale dépasse 10.000 kg.

Dans le cas d'un véhicule O à essieu central, du type remorque ou du type semi-remorque, la masse maximale à prendre en considération pour la classification est la masse correspondant à la charge statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux du véhicule O à essieu central lorsque celui-ci est attelé au véhicule tractant et chargé jusqu'à sa masse maximale.

4° *Véhicule L* véhicule à moteur à deux ou à trois roues, jumelées ou non, à l'exception des véhicules suivants:

- les véhicules dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 6 km/h;
- les véhicules destinés à être conduits par un piéton;
- les véhicules destinés à être utilisés par des personnes avec un handicap physique;
- les véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain;
- les tracteurs et les machines;
- les cycles à pédalage assisté.

4° a) *Véhicule L1* véhicule L à deux roues, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et dont le moteur a

- une cylindrée ne dépassant pas 50 cm^3 s'il est à combustion interne,

ou – une puissance nominale continue maximale ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique,

le véhicule L1 étant désigné par «cyclomoteur».

4° b) *Véhicule L2* véhicule L à trois roues, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et dont le moteur a

- une cylindrée ne dépassant pas 50 cm^3 s'il est à allumage commandé,

ou – une puissance maximale nette ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne;

ou – une puissance nominale continue maximale ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique,

le véhicule L2 étant désigné par «cyclomoteur».

4° c) *Véhicule L3* véhicule L à deux roues sans side-car, dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h ou dont le moteur a une cylindrée dépassant 50 cm^3 s'il est à combustion interne, le véhicule L3 étant désigné par «motocycle».

4° d) *Véhicule L4* véhicule L à deux roues avec side-car, dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h ou dont le moteur a une cylindrée dépassant 50 cm^3 s'il est à combustion interne, le véhicule L4 étant désigné par «motocycle».

4° e) *Véhicule L5* véhicule L à trois roues symétriques dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h ou dont le moteur a une cylindrée dépassant 50 cm^3 s'il est à combustion interne, le véhicule L5 étant désigné par «tricycle».

4° f) *Véhicule L6* véhicule à moteur à quatre roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h, dont la masse à vide, non comprise la masse des batteries pour les véhicules électriques, ne dépasse pas 350 kg et dont le moteur a

- une cylindrée ne dépassant pas 50 cm^3 s'il s'agit d'un moteur à allumage commandé,

ou – une puissance maximale nette ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne,

ou – une puissance nominale continue maximale ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique,

le véhicule L6 étant désigné par «quadricycle léger» et devant, sauf dispositions contraires explicites, répondre aux exigences applicables pour les véhicules L2.

4° g)	*Véhicule L7*	véhicule à moteur à quatre roues dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h, dont la masse à vide, non comprise la masse des batteries pour les véhicules électriques, ne dépasse pas 400 kg, resp. 550 kg pour les véhicules destinés au transport de choses, et dont le moteur a une puissance maximale nette ne dépassant pas 15 kW, le véhicule L7 étant désigné par «quadricycle» et devant, sauf dispositions contraires explicites, répondre aux exigences applicables pour les véhicules L5.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«5°	*Véhicule T*	véhicule à moteur dont le mouvement et la direction sont assurés par des roues, ayant au moins deux essieux et une vitesse maximale par construction égale ou supérieure à 6 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils ou équipements interchangeables destinés notamment à des usages agricoles ou forestiers, ou tracter des remorques; il peut être aménagé pour transporter une charge et/ou il peut être équipé de sièges pour le transport de personnes, le véhicule T étant désigné par «tracteur à roues».
5° a)	*Véhicule T1*	véhicule T, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la voie minimale de l'essieu le plus proche du conducteur est égale ou supérieure à 1.150 mm, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et dont la garde au sol ne dépasse pas 1.000 mm, sachant que dans le cas particulier des véhicules T1 à position de conducteur réversible, soit à siège et à volant réversibles, l'essieu le plus proche du conducteur est celui qui est équipé des pneumatiques du plus grand diamètre.
5° b)	*Véhicule T2*	véhicule T, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la voie minimale est inférieure à 1.150 mm, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et dont la garde au sol ne dépasse pas 600 mm; toutefois, lorsque la valeur de la hauteur du centre de gravité du véhicule, mesurée par rapport au sol selon la norme ISO 789-6:1982, divisée par la moyenne des voies minimales de chaque essieu est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction du véhicule ne doit pas dépasser 30 km/h.
5° c)	*Véhicule T3*	véhicule T, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h et dont la masse à vide en ordre de marche ne dépasse pas 600 kg.
5° d)	*Véhicule T4*	véhicule T spécial autre que les véhicules T1, T2 et T3, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h.
5° e)	*Véhicule T4.1*	véhicule T4 conçu pour travailler des cultures hautes en ligne, telles que la vigne; ce véhicule est caractérisé par un châssis ou une partie de châssis surélevée, de telle sorte qu'il peut circuler parallèlement aux lignes de culture avec les roues droites et gauches de part et d'autre d'une ou de plusieurs lignes; il est conçu pour porter ou animer des outils qui peuvent être fixés à l'avant, entre les essieux, à l'arrière ou sur une plate-forme; lorsque le véhicule est en position de travail, la garde au sol mesurée dans le plan vertical des lignes de culture dépasse 1.000 mm; lorsque la hauteur du centre de gravité du véhicule, mesurée par rapport au sol selon la norme ISO 789-6:1982, en utilisant des pneus de monte normale, divisée par la moyenne des voies minimales de l'ensemble des essieux est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction du véhicule ne doit pas dépasser 30 km/h; le véhicule T4.1 est désigné par «tracteur enjambeur».
5° f)	*Véhicule T4.2*	véhicule T4 se caractérisant par ses dimensions importantes, plus spécialement destiné à travailler dans de grandes surfaces agricoles; le véhicule T4.2 est désigné par «tracteur de grande largeur».
5° g)	*Véhicule T4.3*	véhicule T4 à quatre roues motrices, dont les équipements interchangeables sont destinés à l'usage agricole ou forestier, se caractérisant par un châssis porteur, équipé d'une ou de plusieurs prises de force, ayant une masse techniquement admissible ne dépassant pas 10.000 kg, le rapport entre cette masse et la masse à vide en ordre de marche étant inférieure à 2,5 et ayant un centre de gravité (mesuré par rapport au sol en utilisant des pneus de monte normale) qui ne dépasse pas 850 mm; le véhicule T4.3 est désigné par «tracteur à basse garde au sol».
5° h)	*Véhicule T5*	véhicule T dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h; le véhicule T5 est désigné par «tracteur à grande vitesse».

6°	*Véhicule C*	véhicule à moteur, dont le mouvement et la direction sont assurés par des chenilles et répondant par ailleurs aux critères de la définition du véhicule T; le véhicule C est désigné par «tracteur à chenilles».
6° a)	*Véhicule C1*	véhicule C, défini par analogie au véhicule T1.
6° b)	*Véhicule C2*	véhicule C, défini par analogie au véhicule T2.
6° c)	*Véhicule C3*	véhicule C, défini par analogie au véhicule T3.
6° d)	*Véhicule C4.1*	véhicule C, défini par analogie au véhicule T4.1.
6° e)	*Véhicule C5*	véhicule C, défini par analogie au véhicule T5.
7°	*Véhicule R*	remorque destinée à être attelée à un véhicule T.
7° a)	*Véhicule Ra*	véhicule R conçu pour une vitesse maximale inférieure ou égale à 40 km/h.
7° b)	*Véhicule Rb*	véhicule R conçu pour une vitesse maximale supérieure à 40 km/h.
7° c)	*Véhicule Ra1/ Rb1*	véhicule Ra respectivement Rb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 1.500 kg.
7° d)	*Véhicule Ra2/ Rb2*	véhicule Ra respectivement Rb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 1.500 kg et inférieure ou égale à 3.500 kg.
7° e)	*Véhicule Ra3/ Rb3*	véhicule Ra respectivement Rb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3.500 kg et inférieure ou égale à 21.000 kg.
7° f)	*Véhicule Ra4/ Rb4*	véhicule Ra respectivement Rb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 21.000 kg.
8°	*Véhicule S*	engin interchangeable destiné à être attelé à un véhicule T aux fins d'un usage agricole ou forestier.
8° a)	*Véhicule Sa*	véhicule S conçu pour une vitesse maximale inférieure ou égale à 40 km/h.
8° b)	*Véhicule Sb*	véhicule S conçu pour une vitesse maximale supérieure à 40 km/h.
8° c)	*Véhicule Sa1/ Sb1*	véhicule Sa respectivement Sb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 3.500 kg.
8° d)	*Véhicule Sa2/ Sb2*	véhicule Sa respectivement Sb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3.500 kg.»

Chapitre III.- Aménagement des véhicules et de leurs chargements

Ire section. – Des dimensions des véhicules et de leurs chargements

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Art. 3.

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

– 1 m pour les cycles à deux roues et les véhicules assimilés à ceux-ci, ainsi que pour les véhicules L1 (cyclomoteurs);

– 2 m pour les cycles à plus de deux roues et les véhicules assimilés à ceux-ci ainsi que pour les véhicules L2 (cyclomoteurs à trois roues), L3 (motocycles), L4 (motocycles avec side-car), L5 (tricycles), L6 (quadricycles légers) et L7 (quadricycles);

(Règl. g.-d. du 2 août 2017)

«– 2,6 m pour les véhicules conditionnés ou transportant des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés;»

– 2,55 m pour tous les autres véhicules.

Les véhicules qui, du point de vue de leur largeur, répondent aux dispositions de l'une des directives européennes de réception, sont réputées satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 1.

Les dispositions des alinéas précédents de cet article ne s'appliquent pas

a) aux véhicules de l'armée;

b) aux véhicules routiers de génie civil;

c) aux véhicules routiers à usage public spécial;

d) aux machines;

e) aux tracteurs munis d'un équipement spécial;

f) aux véhicules traînés.

Toutefois, si la largeur des véhicules sous b) à f) ci-dessus dépasse 3 m, ceux-ci ne peuvent être mis ou maintenus en circulation que sous le couvert de l'autorisation prévue à l'article 7.»

Art. 3bis.

(…) *(abrogé par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012)*

Art. 4.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

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

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

La longueur d'une remorque ou d'un véhicule traîné en circulation, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions du point a) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2, augmentée de la longueur de son chargement, ne doit pas dépasser 12,00 m.

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

a) pour un véhicule articulé 16,50 m
b) pour un train routier 18,75 m
c) pour un véhicule M2 ou M3 (autobus, autocar) tractant une remorque 18,75 m
d) pour un véhicule automoteur traînant un ou plusieurs véhicules traînés 25,00 m

Par dérogation aux dispositions du point a) de l'alinéa précédent, la longueur d'un véhicule articulé transportant un conteneur d'une longueur de 13,72 m (conteneur 45 pieds), visé par la Décision M (2014) 5 du Comité de Ministres Benelux relative au transport transfrontalier de conteneurs de maximum 45 pieds sur le territoire des pays du Benelux, ne doit pas dépasser 17,30 m.»

(Règl. g.-d. du 2 août 2017)

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

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

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

Pour les semi-remorques immatriculées à partir du 1er janvier 1993, la distance entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque ne doit pas dépasser 12 m et 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 dépasser 2,04 m.»

(Règl. g.-d. du 2 août 2017)

«Par dérogation aux dispositions des alinéas 3 et 7 un véhicule ou véhicule articulé transportant des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur de 13,72 m (45 pieds) et effectuant des opérations de transport intermodal peut dépasser les longueurs prévues audits alinéas de 15 cm.»

(Règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

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

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

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«– 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.»

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

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

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

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

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Tout véhicule routier ou tout ensemble de véhicules routiers couplés dont la longueur hors-tout dépasse 18,75 m, y compris le chargement et tous les accessoires, démontables ou non, doit être muni à sa face la plus arrière d'un panneau rectangulaire de couleur jaune d'une longueur d'au moins 50 cm et d'une largeur d'au moins 15 cm, dont le bord est constitué d'une bande noire d'une largeur de 1 cm, comportant en couleur noire l'inscription «Véhicule long», écrite en lettres d'une hauteur d'au moins 10 cm et d'une épaisseur de trait d'au moins 1 cm.»

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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 « septième alinéa de l'article 4 »[1], 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.»

Art. 5.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 25 juillet 2015)*

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Art. 6.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

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

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

– 4 m pour tous les autres véhicules.»

Les véhicules routiers qui, du point de vue de la hauteur, répondent aux dispositions de l'une des directives européennes de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 1er.»

Art. 7.

(Règl. g.-d. du 27 juillet 1971)

«Le Ministre des Transports peut accorder dans des cas exceptionnels des autorisations individuelles augmentant les maxima prévus aux articles 3 à 6.» *(Règl. g.-d. du 11 octobre 1983)* (…)

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de l'article 3, les maxima ne sont applicables ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules de génie civil ou à usage public spécial, à condition que ces derniers véhicules soient conduits à vide

1 Modifié par la loi du 2 août 2017.

et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.»

Art. 8.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1. de l'article 12, le chargement d'un véhicule routier doit être disposé et fixé et, au besoin, être bloqué, verrouillé ou arrimé de manière qu'il ne puisse:

a) constituer un danger pour les personnes ou causer des dommages aux propriétés publiques et privées;

b) traîner sur la voie publique, ni tomber sur celle-ci, ni compromettre la conduite du véhicule et sa stabilité;

c) nuire à la visibilité du conducteur du véhicule;

d) provoquer un bruit pouvant être évité.

Les équipements amovibles faisant partie intégrante d'un véhicule routier sont à considérer comme chargement de ce véhicule et doivent dès lors être arrimés selon les mêmes principes que celui-ci.

(Règl. g.-d. du 12 mai 2009)

«2. Les matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ainsi que les débris d'animaux doivent être transportés sous couverture ou emballage fermés.

Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas aux matières qui sont en relation directe avec des activités agricoles ou viticoles ou qui sont des produits de telles activités.»

3. L'arrimage du chargement d'un véhicule routier doit se faire au moyen soit de sangles, de chaînes ou de câbles fixés au plateau de chargement ou aux parois latérales, soit à l'aide de traverses coulissantes, de supports réglables, de sacs gonflables, soit de tout autre dispositif de verrouillage antiglisse d'une efficacité appropriée et suffisante.

Tous les dispositifs servant à bloquer, verrouiller ou arrimer ainsi qu'à couvrir ou à protéger le chargement doivent être dimensionnés de façon à pouvoir supporter toutes les forces et tous les couples exercés par le chargement et à serrer étroitement celui-ci, de façon à empêcher toute déperdition du contenu, et être fixés solidement de manière à ne pas pouvoir se relâcher en cours de route. En aucun cas, ils ne peuvent traîner sur le sol ou osciller en dehors des limites du chargement. Toutefois, le matériel de déneigement ou de déblaiement peut toucher la voie publique.

4. Les tensions d'arrimage ainsi que le nombre minimal de dispositifs d'arrimage nécessaires doivent être calculés suivant les dispositions de la norme EN 12195-1.

Les sangles, les chaînes et les câbles utilisés pour l'arrimage du chargement d'un véhicule routier doivent respectivement satisfaire aux exigences des normes EN 12195-2, EN 12195-3 et EN 12195-4.

Les exigences du présent paragraphe ne sont pas applicables aux chargements des véhicules traînés.

5. Le respect des obligations en relation avec le chargement et son arrimage correct et conforme ainsi qu'avec le matériel de sécurisation de la charge incombe au propriétaire ou au détenteur du véhicule routier, au conducteur de celui-ci et à la personne ayant procédé au chargement. Toutefois, si le chargement est repris soit sur une remorque préchargée et scellée par une autorité nationale compétente ou dans un conteneur préchargé et scellé par une autorité nationale compétente, le conducteur du véhicule ne peut pas être tenu responsable de ce chargement.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Art. 9.

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

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1er, aucun chargement sur un véhicule routier, ni aucun équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur un tel véhicule et faisant saillie sur ses faces ne doit dépasser ces faces de plus d'un mètre, en ce qui concerne les faces latérales, ni de plus de deux mètres, en ce qui concerne les faces avant et arrière. Par dérogation à ce qui précède, les équipements et accessoires destinés à être utilisés dans les exploitations agricoles peuvent dépasser la face arrière du véhicule de cinq mètres au maximum.

La mise en circulation d'un véhicule routier dans des conditions ne respectant pas les limites fixées à l'alinéa précédent ne peut se faire que sous le couvert d'une autorisation accordée par le Ministre ayant les transports dans ses attributions. Cette autorisation fixe les conditions dans lesquelles le véhicule en question peut être mis en circulation, telles que notamment la vitesse maximale à laquelle il peut rouler, son marquage, sa signalisation ou son accompagnement par un véhicule d'escorte.

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

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

a) de jour, lorsque la visibilité est normale, soit par un panneau rigide rétro-réfléchissant d'au moins 40 x 40 cm, de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches, soit par un fanion de couleur rouge d'au moins 40 x 40 cm; le panneau ou le fanion doivent être fixés le plus près possible du côté gauche du gabarit «hors tout» du véhicule;

b) dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, par un ou deux feu(x) blanc(s) ainsi que par soit un ou deux catadioptre(s) non triangulaires de couleur blanche, soit un ou deux panneau(x) rigide(s) rétro-réfléchissant(s) d'au moins 40 x 40 cm de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches.

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

a) de jour, lorsque la visibilité est normale, soit par un panneau rigide rétro-réfléchissant d'au moins 40 x 40 cm de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches, soit par un fanion d'un rouge vif d'au moins 40 x 40 cm;

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

3.3. Les moyens dont question sous b) des paragraphes 3.1. et 3.2. ci-avant doivent être fixés comme suit:

– si la largeur du chargement, de l'équipement ou de l'accessoire ne dépasse pas 1,30 m, un feu et un catadioptre ou un panneau rigide tels que décrits ci-avant, montés respectivement fixés le plus près possible du côté gauche du gabarit;
– si la largeur du chargement, de l'équipement ou de l'accessoire dépasse 1,30 m, deux feux ainsi que deux catadioptres ou deux panneaux rigides tels que décrits ci-avant, montés respectivement fixés le plus près possible des deux côtés du gabarit, l'écartement minimal entre les deux feux, entre les deux catadioptres ou entre les bords intérieurs des deux panneaux devant être d'au moins 400 mm;
– la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux, des catadioptres ou des panneaux rigides visés ci-avant doit être d'au moins 350 mm;
– la distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante des feux, des catadioptres ou des panneaux rigides visés ci-avant ne doit pas dépasser 1,60 m.

3.4. Tout chargement dépassant la face latérale d'un véhicule routier, autre qu'un cycle, un véhicule assimilé à un cycle ou un véhicule L (cyclomoteur, motocycle, tricycle, quadricycle léger ou quadricycle), de plus de 0,20 m ainsi que tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur le véhicule et faisant saillie sur une face latérale de plus de 0,20 m, doit être signalé sur la face en question, dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent comme suit:

– vers l'avant, par un catadioptre non triangulaire de couleur blanche, un équipement ou accessoire non démontable devant en outre être muni d'un feu de position de couleur blanche;
– vers l'arrière, par un catadioptre non triangulaire de couleur rouge, un équipement ou accessoire non démontable devant en outre être muni d'un feu de couleur rouge.

4. Les fanions, les feux, les catadioptres et les panneaux réfléchissants visés aux paragraphes 3.1., 3.2., 3.3. et 3.4. ci-dessus doivent être visibles à une distance suffisante pour les conducteurs des autres véhicules et de telle manière qu'aucun feu ne peut éblouir les autres usagers de la voie publique.

5. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules affectés au déneigement ou au déblaiement des voies publiques, à condition que ces véhicules soient signalés par un feu jaune clignotant visible de tout côté et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et la fluidité de la circulation routière.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«**Art. 10.**

Il est interdit au conducteur d'un cycle, d' un véhicule assimilé à un cycle ainsi que d'un véhicule L1 (cyclomoteur), L3 (motocycle) ou L4 (motocycle à side-car) de transporter sur son véhicule des objets ou marchandises gênants pour la conduite du véhicule ou dangereux pour les autres usagers de la voie publique.

Sur un cycle, un véhicule assimilé à un cycle ainsi que sur un véhicule L1, L2 (cyclomoteur à trois roues) ou L3, un chargement éventuel ne doit pas dépasser 1 m vers l'arrière, ni en largeur.

Sur un véhicule L4, L5 (tricycle) ou L6 (quadricycle), un chargement éventuel ne doit pas dépasser 1 m vers l'arrière, ni le gabarit du véhicule en largeur.»

Art. 11.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 25 juillet 2015)*

IIe section. – De la masse totale maximale autorisée

Art. 12.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«1. La masse totale d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés ne doit pas excéder la masse maximale autorisée inscrite sur la carte d'immatriculation. De même, le chargement d'un véhicule doit être disposé de façon que la masse totale sur un essieu n'excède pas la limite supérieure indiquée pour cette masse sur la carte d'immatriculation.

2. La masse maximale autorisée sur les essieux ne doit pas dépasser les valeurs suivantes:

1° sur un essieu moteur simple,
- – muni d'une suspension mécanique . . . . . 11,5 t;
- – muni d'une suspension pneumatique . . . . . 12 t;

2° sur un essieu non moteur simple . . . . . 10 t;

3° sur un essieu tandem,
- – si l'écartement des essieux du tandem est inférieur à 1 m, les essieux étant munis d'une suspension mécanique . . . . . 11,5 t;
- – si l'écartement des essieux du tandem est inférieur à 1 m, les essieux étant munis d'une suspension pneumatique . . . . . 12 t;
- – si l'écartement des essieux du tandem est égal ou supérieur à 1 m et inférieur à 1,3 m . . . . . 19 t;
- – si l'écartement des essieux du tandem est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m. . . . . 20 t;

4° sur l'essieu tridem des remorques et semi-remorques,
- – si l'écartement entre les essieux est inférieur ou égal à 1,3 m . . . . . 21 t;
- – si l'écartement entre les essieux est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,8 m, les essieux étant munis d'une suspension mécanique . . . . . 24 t;
- – si l'écartement entre les essieux est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,8 m, les essieux étant munis d'une suspension pneumatique . . . . . 27 t.

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

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux véhicules traînés, pour lesquels la masse maximale autorisée par essieu individuel ne doit pas dépasser 10 t. Cette masse peut toutefois être portée jusqu'à 12 t à condition que les véhicules soient traînés à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h.»

3. La masse maximale autorisée des véhicules et des ensembles de véhicules couplés ne doit pas dépasser les valeurs suivantes:

1° sur un véhicule automoteur,
- – à deux essieux . . . . . 19 t;
- – à trois essieux . . . . . 26 t;

(Règl. g.-d. du 2 août 2017)
- «– à trois essieux et à carburant de substitution . . . . . 27 t»
- – à quatre essieux ou plus . . . . . 32 t;

2° sur une remorque autre qu'une semi-remorque,
- – à deux essieux, les essieux étant munis d'une suspension mécanique . . . . . 18 t;
- – à deux essieux, les essieux étant munis d'une suspension pneumatique . . . . . 20 t;
- – à trois essieux ou plus, les essieux étant munis d'une suspension mécanique . . . . . 24 t;
- – à trois essieux ou plus, les essieux étant munis d'une suspension pneumatique . . . . . 30 t;

(Règl. g.-d. du 2 août 2017)

«3° autobus ou autocar
- – à deux essieux . . . . . 19,5 t;
- – à articulation à trois essieux . . . . . 28 t;
- – à articulation à trois essieux et à carburant de substitution. . . . . 29 t»

4° sur un ensemble de véhicules couplés . . . . . 44 t.

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

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«4. Les valeurs prévues aux paragraphes 2. et 3. peuvent être augmentées, dans la limite maximum de 600 kg, pour la masse des ralentisseurs des véhicules.

La puissance, exprimée en kW selon la norme DIN ou CEE d'un véhicule routier automoteur destiné à tracter un ensemble de véhicules routiers couplés, ne doit pas, par tranche de 1.000 kg de sa masse maximale autorisée, être inférieure à 2,50 pour les tracteurs T1, T2, T3 et T4, ni à 5,00 pour tout autre véhicule.

La charge utile d'un véhicule routier automoteur destiné au transport de choses doit dépasser le nombre total de places disponibles multiplié par 75 d'au moins:

– 200 kg, pour les véhicules N1 (camionnettes);
– 1.000 kg, pour les véhicules N2 (camions) dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 5.000 kg;
– 2.000 kg, pour les véhicules N2 (camions) dont la masse maximale autorisée est comprise entre 5.001 et 12.000 kg;
– 4.000 kg, pour les véhicules N3 (camions dont la masse maximale autorisée est supérieure à 12.000 kg).

La masse supportée par l'essieu moteur ou les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés ne doit pas être inférieure à 25% de la masse en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés. La charge des essieux directeurs d'un véhicule automoteur doit au moins être égale à 20% de la masse en charge du véhicule.

Sans préjudice des dispositions relatives aux masses maximales autorisées des véhicules et ensembles de véhicules couplés, la masse en charge d'un véhicule remorqué ou traîné ne doit pas dépasser la masse de remorquage maximale autorisée du véhicule tracteur. Pour autant que cette dernière n'est pas connue et ne peut pas être déterminée, la masse en charge d'un véhicule remorqué ou traîné par un tracteur, à l'exception d'un tracteur à grande vitesse ne doit pas dépasser la masse à vide du tracteur de plus de 250%.»

5. 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 qui répond 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, telle que celle-ci a été modifiée dans la suite, qui est établie et apposée conformément à cette directive, et qui comporte les données suivantes:
   – le nom du constructeur,
   – le numéro de réception CEE,
   – le numéro d'identification 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 qui répond 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, qui est établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE précitée, et qui comporte 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 d'immatriculation de celui-ci.

6. Le ministre des Transports peut accorder dans des cas exceptionnels dûment justifiés des autorisations individuelles augmentant ou diminuant les puissances, les masses maximales et les charges utiles prévues par le présent article.

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

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1986)

Art. 12bis.

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

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

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

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

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Les valeurs prévues au premier alinéa peuvent être augmentées, dans la limite de 600 kg, pour la masse des ralentisseurs des véhicules. Le ministre des Transports peut en outre accorder dans des cas exceptionnels dûment justifiés des autorisations individuelles augmentant ou diminuant les puissances, les masses maximales et les charges utiles prévues par le présent article.

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

IIIe section. – Des attelages

Art. 13.

Il est interdit d'atteler à un véhicule plus de 4 animaux en file ou plus de 3 de front.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«IVe section. - Des remorques et des véhicules traînés»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Art. 14.

Sauf dispense à accorder par le ministre ayant les transports dans ses attributions, un véhicule automoteur ne peut tracter qu'une seule remorque ou semi-remorque.

A l'exception des autobus et autocars, les véhicules automoteurs circulant à plus de 25 km/h ne peuvent tracter une remorque destinée au transport de personnes.

Aucun véhicule ne peut être traîné ou remorqué à une vitesse supérieure à sa vitesse maximale par construction.

(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)

«Les véhicules autorisés à tracter un véhicule traîné en vertu des dispositions de la rubrique 2.16 g) du paragraphe 2. de l'article 2 ne peuvent tracter un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 40 km/h. A moins de satisfaire en matière du contrôle technique aux exigences du paragraphe (1) de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955, un véhicule automoteur ne peut pas tracter un ou plusieurs véhicule(s) traîné(s) à une vitesse supérieure à 25km/h.»

Tout véhicule traîné doit être muni à sa face arrière du disque prévu à la rubrique 2.16 g) du paragraphe 2. De l'article 2.»

Art. 15.

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«Les cyclomoteurs et les quadricycles légers ne peuvent traîner qu'un seul véhicule qui ne peut cependant servir au transport de personnes.

Les cycles ne peuvent traîner qu'un seul véhicule qui peut servir au transport de choses et au transport de personnes. Si un véhicule traîné, accouplé à un cycle, sert au transport de personnes, le cycle doit:

– présenter une partie suffisamment rigide pour la fixation du dispositif d'accouplement et capable de supporter les forces y exercées; si des points sont spécialement aménagés sur le cycle par le constructeur aux fins de la fixation d'un dispositif d'accouplement, celui-ci doit être fixé en un de ces points;
– être muni d'un dispositif d'accouplement répondant aux exigences du chapitre B de l'article 18 permettant l'accouplement du véhicule traîné sans recours à un outillage spécial;
– être équipé d'un système de freinage permettant d'obtenir une décélération moyenne de freinage de l'ensemble d'au moins 3,0 m/s^2;
– être muni d'un rétroviseur approprié, assurant la vue sur le véhicule traîné.»

Art. 16.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Les attaches des remorques doivent présenter toutes les garanties de sécurité.

Les attaches de fortune ne peuvent être utilisées qu'en cas de force majeure.»

Art. 17.

Les attaches utilisées ne peuvent dépasser 5 m entre la face arrière du véhicule tracteur et la face avant du véhicule traîné.

Les attaches dépassant 2,50 m doivent être signalées par un fanion bien apparent fixé en leur milieu, sauf si elles sont formées par des timons ou des brancards.

(Règl. g.-d. du 19 juillet 1971)

«**Art. 18.**

Les prescriptions du présent article sont applicables aux remorques et semi-remorques qui sont enregistrées pour la première fois après le 1er octobre 1971.

A. *Force verticale au point d'appui*

1. Pour les remorques à un essieu, la force au point d'appui doit être dirigée vers le bas, lorsque la remorque est à l'arrêt sur un plan horizontal.
2. La valeur de cette force ne doit ni être inférieure à 2%, ni supérieure à 10% du poids total maximum autorisé de la remorque. L'accouplement utilisé et les dispositifs de fixation aux véhicules doivent être conçus et réalisés à cet effet.

B. *Accouplement*

1. La liaison entre le véhicule tiré et le véhicule tracteur doit être réalisée au moyen d'un seul accouplement suffisamment rigide et résistant.

(Règl. g.-d. du 30 avril 1979)

«2. L'accouplement doit être d'un type agréé par un des Etats membres des Communautés européennes.»
3. L'accouplement doit être pourvu d'un dispositif de fermeture muni d'une sécurité. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché et verrouillé et qu'aucun désaccouplement ne puisse se produire. La sécurité ne doit pouvoir être mise en place que lorsque l'accouplement est enclenché. En outre, le dispositif de fermeture doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché en cas de défaillance de la sécurité.
4. Lorsque le poids total maximum autorisé de la remorque excède 3.500 kg, le dispositif de fermeture visé au point 3. doit fonctionner automatiquement lors de l'accrochage.
5. L'accouplement du côté du véhicule tracteur doit être fixé soit aux longerons ou à ce qui en tient lieu, soit à des traverses ou autres éléments du châssis, spécialement conçus ou aménagés à cette fin, et reliés solidement aux longerons.
6. Le centre de l'accouplement de la semi-remorque ne peut se trouver en arrière de l'axe de l'essieu arrière ou de l'axe médian des essieux arrières du véhicule tracteur. A l'endroit où cet accouplement est fixé au châssis du véhicule tracteur, le châssis doit être renforcé dans le sens transversal.
7. Les accouplements ne peuvent dépasser de plus de 15 cm le gabarit du véhicule tracteur.
8. Lors du désaccouplement, aucune partie de l'accouplement ne peut toucher le sol.

C. *Attache secondaire*

1. Les remorques équipées d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, ne peuvent être pourvues d'une attache secondaire.

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«2. Les remorques dont la masse maximale autorisée n'excède pas 1.500 kg et qui sont équipées d'un système de freinage de service, sans être pourvues d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, doivent être pourvues d'une attache secondaire.»

3. L'attache secondaire peut être constituée d'un ou de deux câbles ou chaînes, et doit être placée le plus près possible du plan longitudinal médian des véhicules. L'attache secondaire doit permettre de maintenir la remorque, chargée à son poids total maximum autorisé, accouplée au véhicule tracteur.
4. Pour les remorques équipées d'un frein de service, l'attache secondaire ne peut entraver le fonctionnement du dispositif de freinage.
5. L'attache secondaire ne peut entrer en action qu'en cas de rupture de l'accouplement.
6. L'attache secondaire doit être fixée de manière que le timon ne puisse toucher le sol en cas de rupture de l'accouplement.

D. *Timon triangulaire ou central*

1. Le timon triangulaire ou central doit être d'un type agréé, à moins que la remorque n'ait été agréée dans son ensemble.
2. Le timon triangulaire ou central doit être construit et fixé de façon à pouvoir résister en toutes circonstances sans rupture ou déformation permanente aux efforts auxquels il est soumis.
3. Toute remorque dont l'essieu avant est pourvu d'une couronne à billes, doit être équipée d'un timon triangulaire.
4. Le timon triangulaire ne peut être constitué de tubes ou d'éléments formant caisson.

E. *Couronne à billes*

La couronne à billes doit être d'un type agréé par un des trois pays Benelux.

F. *Châssis*

1. Au point de vue des matériaux, de la construction et de la finition, le véhicule doit posséder les qualités techniques qu'on est en droit d'exiger d'une fabrication bonne et soignée.
2. Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois.
3. Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut être effectuée aux ailes des longerons, à moins de 2,5 cm de leur bord extérieur, par une personne autre que le constructeur.

   Toutefois, ces interdictions ne concernent pas:

   – les trous forés dans l'âme des longerons, pour autant que la distance entre deux trous, de même que celle entre les trous et les ailes, soient au moins de 3 cm; ces distances sont mesurées à partir du bord des trous et du bord extérieur des ailes;
   – les soudures effectuées, en cas d'allongement ou de raccourcissement, sur l'entièreté de la section des longerons.
4. De plus, aucune soudure aux longerons n'est permise dans les cas où le constructeur l'a expressément interdit.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 2 septembre 1992)*

H. *Identification*

Chaque remorque ou semi-remorque doit porter l'indication de la marque et une plaque d'identification.

I. *Essieux et groupes d'essieux*

1. Les essieux et groupes d'essieux doivent être d'un type agréé, sauf si l'ensemble de la remorque est d'un type agréé par un des trois pays Benelux.
2. Un essieu oscillant doit être construit de manière telle que, pendant la marche du véhicule, le débattement dans le sens vertical ne puisse dépasser 25° par rapport à l'horizontale.
3. L'angle de braquage des roues avant ou de l'essieu avant doit être d'au moins 45° de chaque côté.

J. *Protection latérale*

(Règl. g.-d. du 6 novembre 1975)

«Les faces latérales du véhicule ne peuvent présenter de creux dont la longueur est supérieure à deux cents centimètres, la profondeur supérieure à trente centimètres et la hauteur libre au-dessus du sol supérieure à cent trente centimètres. Ces prescriptions ne sont pas applicables aux remorques destinées au transport de bateaux et dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 2.500 kg. D'autre part, les saillies latérales, notamment les roues, doivent être efficacement protégées lorsqu'elles peuvent présenter un danger pour les autres usagers de la route.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Les remorques des catégories O3 et O4 immatriculées à partir du 1er janvier 2005 doivent être construites et/ou équipées de manière à offrir aux usagers non protégés de la voie publique une protection efficace contre le risque de tomber sous une partie latérale du véhicule et de passer sous les roues. Cette exigence ne s'applique toutefois pas aux remorques spécialement conçues et construites pour le transport de charges très longues, de longueur indivisible, ni à celles qui, par leur fonction ou pour des raisons pratiques, ne peuvent être munies d'une telle protection latérale.

Les remorques couvertes par une réception CEE délivrée sur base de la directive modifiée 89/297/CEE du Conseil du 13 avril 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection latérale (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques sont réputées satisfaire aux exigences de l'alinéa précédent.»

K. *Garde-boue*

La construction ou l'aménagement de remorques doit être tel que toute projection vers l'arrière, due à la rotation des roues, soit réduite de façon rationnelle.

L. *Roues et bandages pneumatiques*

Les roues et les bandages pneumatiques ne peuvent, quelle que soit leur orientation et quelles que soient les conditions de charge du véhicule, toucher les autres parties du véhicule.

M. *Conditions pour la formation de trains*

Les remorques doivent pouvoir s'orienter par rapport aux véhicules tracteurs de façon que les positions extrêmes des véhicules ne soient pas limitées par:

les dispositifs de freinage, les roues, l'installation électrique, d'autres organes vitaux et éventuellement l'attache secondaire.

N. *Points de graissage*

Les parties du véhicule doivent pouvoir être graissées facilement aux endroits où cela est nécessaire.»

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«O. *Véhicules traînés par un cycle et destinés au transport de personnes*

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 13 janvier 2005)*

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Le véhicule traîné par un cycle et destiné au transport de personnes doit être d'un type agréé par un des États membres de l'Union Européenne. Au Luxembourg, la Société Nationale de Contrôle Technique est chargée de la délivrance de ces agréments.

Au sens du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par véhicule traîné par un cycle également les véhicules accouplés à un cycle sur son côté latéral, de façon à constituer ainsi un «cycle avec side-car».

Aux fins d'être agréé au Luxembourg pour pouvoir être accouplé à ou être traîné par un cycle, un type de véhicule destiné au transport de personnes doit:»

- avoir une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 85 kg;
- ne pas dépasser une largeur de 1,00 m, ni une hauteur de 1,20 m, ni une longueur de 3,50 m;
- avoir, à l'état accouplé, un seul essieu en contact avec le sol;
- être équipé sur l'essieu porteur d'une ou de deux roues, fixées de façon à prévenir leur détachement en cours de déplacement et munies d'un carénage protecteur approprié;
- être muni d'une tête d'accouplement adaptée à l'accouplement fixé sur le cycle tractant, l'accouplement du cycle et du véhicule traîné devant être possible sans recours à un outillage spécial;
- être muni d'une attache secondaire répondant aux exigences du chapitre C de l'article 18;
- être pourvu d'un timon répondant aux exigences du chapitre D de l'article 18;

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«– être réalisé sous forme d'un cadre ou d'une coque:
  - suffisamment rigide et résistant pour pouvoir supporter la charge maximale pour laquelle il ou elle a été conçu;
  - pourvu de repose-pieds permettant aux personnes transportées d'y appuyer leurs pieds, cette fonction de repose-pieds pouvant aussi être assumée par une partie appropriée à cette fin du cadre ou de la coque;
  - construit de façon à empêcher la propulsion vers les personnes transportées d'éléments tourbillonnants.»
- présenter un centre de gravité suffisamment abaissé et, pour un véhicule à deux roues sur l'essieu porteur, un écartement suffisamment large de ces dernières, aux fins d'offrir une grande résistance au renversement;
- être muni d'un arceau de sécurité ou d'un élément carrossé garantissant une protection équivalente en cas de renversement, s'il s'agit d'un véhicule traîné autre qu'un cycle traîné;
- être équipé d'un système de freinage propre, permettant d'obtenir une décélération moyenne de freinage du véhicule traîné d'au moins 2,50 m/s^2, si la masse maximale techniquement admissible dépasse 65 kg;
- être équipé d'un ou de deux sièges adaptés à la taille des personnes pour le transport desquelles il a été conçu, les sièges étant disposés de façon symétrique par rapport à son axe longitudinal et munis chacun d'un dispositif de retenu approprié; cette dernière condition n'est pas applicable pour les cycles traînés, et elle est considérée comme satisfaite pour les autres véhicules traînés s'il y a au moins une ceinture abdominale par place.»

Art. 19.

(Arrêté g.-d. du 24 novembre 1960)

«Les dispositions des articles 14 et 16 al. 2 ne s'appliquent pas aux véhicules de l'Armée.»

V^e^ section. – Des pneumatiques

Art. 20.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Les roues ou tables de roulement des véhicules routiers ne doivent pas occasionner des dégradations à la voie publique.

L'usage exclusif de pneumatiques à air, désignés ci-après par pneus, est prescrit pour tous les véhicules routiers, à l'exception des cycles traînés et des véhicules spéciaux de l'armée.

Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, le Ministre ayant les Transports dans ses attributions peut accorder une autorisation individuelle pour l'équipement d'un véhicule autrement qu'avec des pneus.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Les véhicules routiers qui, du point de vue des roues ou tables de roulement, répondent aux dispositions de l'une des directives européennes de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article.»

Art. 21.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Il est interdit de se servir sur la voie publique d'un véhicule routier, autre qu'un cycle, un véhicule assimilé à un cycle ou un véhicule traîné par un cycle ou par un véhicule assimilé à un cycle, s'il est muni d'un ou de plusieurs pneus ne répondant pas aux exigences suivantes:

– avoir une capacité de charge suffisante;
– avoir un indice de vitesse suffisant, sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de cet article;
– présenter sur toute leur surface de roulement des rainures apparentes;
– ne faire apparaître aucune toile ni en surface ni à fond des rainures;
– être dépourvus sur leurs flancs de toute sorte de fissures ou déchirures profondes;
– présenter des rainures principales d'une profondeur d'au moins 1,0 mm pour les cyclomoteurs et les véhicules traînés et de 1,6 mm pour tous les autres véhicules.

Par rainures principales on entend les rainures larges situées dans la zone centrale de la bande de roulement des pneus qui couvre environ les trois quarts de la largeur de celle-ci.

Il est autorisé d'équiper un véhicule avec des pneus de type «M+S» dont l'indice de vitesse correspond à une vitesse maximale inférieure à la vitesse maximale par construction du véhicule. En pareil cas, la vitesse maximale autorisée pour les pneus montés sur le véhicule doit être affichée à l'intérieur de l'habitacle de ce dernier, dans le champ visuel du conducteur.»

Art. 22.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«L'usage de pneus dont la surface de roulement comporte des éléments métalliques faisant saillie (pneus à crampons) est autorisé sur les véhicules routiers énumérés ci-après, dans les conditions fixées au présent article, pendant les mois de décembre, janvier et février ainsi que pendant les autres mois en cas de neige ou de verglas ou lorsque le risque de chute de neige ou de formation de verglas existe.

Les pneus à crampons peuvent être montés sur les véhicules routiers suivants:

– les véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas, avec ou sans remorque, 3.500 kg;
– les autobus et les autocars;
– les véhicules de l'armée, de la police grand-ducale, de l'administration des services de secours et des services d'incendie et de sauvetage communaux;
– les ambulances et les véhicules utilisés pour le transport de sang;
– les véhicules affectés aux services de voirie et d'hygiène;
– les dépanneuses ainsi que les autres véhicules utilisés pour le transport de véhicules tombés en panne ou accidentés.

Seule l'utilisation de pneus à structure radiale comportant des crampons à une seule pointe et dont le diamètre d'embase est inférieur ou égal à 9 mm est autorisée. Lorsque de tels pneus sont montés sur un véhicule, toutes les roues doivent en être équipées. Toutefois, il suffit qu'un seul des deux pneus d'une paire de roues jumelées soit muni de crampons.

Le nombre de crampons d'un pneu ne peut pas être supérieur à 110, et aucun pneu d'un même véhicule ne doit comporter un nombre de crampons inférieur de plus de 20% à celui du pneu ayant le plus grand nombre de crampons.

Les véhicules équipés de pneus à crampons doivent porter à leur face arrière un disque blanc d'un diamètre d'au moins 21 cm comportant l'inscription en noir «70» d'au moins 15 cm de hauteur, le trait des chiffres ayant une épaisseur d'au moins 2 cm. Toutefois, les véhicules immatriculés à l'étranger peuvent porter à leur face arrière le signe spécial prescrit par la réglementation en vigueur dans le pays de leur immatriculation. Les pneus à crampons démontés, le signe spécial doit être enlevé.

Tout véhicule routier peut être muni de dispositifs antidérapants non incorporés pendant toute l'année en cas de neige ou de verglas ou lorsque le risque de chute de neige ou de formation de verglas existe.»

Art. 23.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Tous les pneus montés sur un véhicule routier des catégories M1 et N1 doivent être du même type, standard ou «M+S», et avoir la même structure, radiale, diagonale ou diagonale-ceinturée; les pneus montés sur des roues jumelées doivent en outre avoir le même diamètre extérieur. Pour les véhicules routiers autres que ceux des catégories M1 et N1 et autres que les cycles, les véhicules assimilés aux cycles et les véhicules traînés par des cycles ou par des véhicules assimilés à des cycles, les conditions ci-avant ne sont applicables qu'aux pneus montés sur le même essieu.

En cas de crevaison ou de dégonflage d'un pneu, il pourra être dérogé aux prescriptions de l'alinéa précédent pendant le temps nécessaire pour faire procéder à la réparation.»

Art. 23bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

VIe section. – Des organes mécaniques

A. – *Dispositions générales*

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Art. 24.

Tout véhicule doit être en bon état de marche de façon à ne pas constituer un danger pour le conducteur, les personnes transportées et les autres usagers, ni causer un dommage aux propriétés publiques ou privées.

L'extérieur du véhicule, et particulièrement sa carrosserie, les accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule et dirigés vers l'avant ou vers l'arrière, ainsi que, le cas échéant, son chargement ne doivent pas présenter des parties saillantes, pointues ou coupantes, qui peuvent constituer un danger pour les usagers de la voie publique, à moins que ces parties ne soient indispensables du point de vue technique ou ne soient requises sur un équipement destiné à une utilisation dans une exploitation agricole.

Dans cette hypothèse, le conducteur du véhicule doit procéder comme suit:

– si le véhicule n'est pas utilisé aux fins de travaux sur la voie publique, tout élément saillant, pointu ou coupant se trouvant à une hauteur du sol de moins de 2 m doit être couvert par un cache de façon à assurer la sécurité des autres usagers de la voie publique;
– si le véhicule est utilisé aux fins de travaux sur la voie publique, la disposition précédente ne s'applique pas, à condition pour le véhicule d'être signalé par un feu jaune clignotant visible de tout côté et à condition pour son conducteur de prendre toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.»

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«Art. 24bis.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Sans préjudice des dispositions de l'article 24, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules routiers qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg à partir du 1er janvier 1967:

(…)»

La hauteur sous toute la largeur arrière du châssis ou des parties essentielles de la carrosserie d'un autobus, d'un autocar, d'une remorque ou d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses ne peut excéder 70 cm, lorsqu'il existe une distance de plus d'un mètre entre l'axe du dernier essieu et l'arrière du véhicule. Si cette prescription n'est pas remplie, le véhicule doit être muni d'un pare-chocs relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu, de façon à ramener la hauteur sous l'arrière à un maximum de 70 cm. Les extrémités du pare-chocs doivent être recourbées vers l'avant.

La largeur de ce pare-chocs ne peut être supérieure à la largeur du véhicule à l'endroit où il est placé, ni inférieure à 10 cm de chaque côté à cette même largeur. Il doit être placé le plus près possible de l'arrière du véhicule sans qu'il puisse se trouver à plus de 60 cm du point extrême arrière de la carrosserie du véhicule. Il doit avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier, en forme de U, à âme verticale, dont les dimensions sont les suivantes: hauteur totale 150 mm, largeur totale 50 mm et épaisseur 5 mm.

Tout véhicule automoteur d'un poids total maximum autorisé supérieur à 2.500 kg doit être muni à l'avant d'un dispositif permettant de transmettre directement aux longerons du châssis ou à ce qui en tient lieu l'effort dû à sa prise en remorque.

Le châssis d'un autobus, d'un autocar ou d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses doit être d'un type agréé.

(…)[1] Aucune partie portante du châssis ne peut être en bois. Aucun trou ne peut être aménagé dans les longerons par une personne autre que le constructeur du véhicule. Cette interdiction ne s'applique pas aux trous à aménager dans l'âme des longerons et dont les bords sont situés à une distance d'au moins 3 cm des ailes ou d'autres trous. Cette distance est mesurée du bord extérieur des ailes et du bord des trous.

(Règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

«Le réservoir à carburant doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant. Le réservoir à carburant ne peut se trouver en avant de l'essieu avant que s'il est situé à une distance d'au moins 120 cm de la face avant du châssis. La hauteur libre sous le réservoir et les canalisations à carburant ne peut, le véhicule étant vide, être inférieure à 25 cm, à moins que des parties portantes du châssis ou de la carrosserie soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir et les canalisations. Si le réservoir 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 de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques les conditions qui précèdent ne sont pas d'application. Pour les véhicules mis en circulation avant le 1er janvier 1993 la hauteur libre sous le réservoir et la canalisation doit être d'au moins 30 cm; pour les véhicules, équipés d'un moteur à carburation, mis en circulation avant le 1er octobre 1973, il doit en outre être pris toutes les dispositions pour que, en cas de fuite du réservoir ou des canalisations, le carburant ne puisse atteindre la tuyauterie d'échappement.»

Le dispositif de changement de vitesse des autobus, des autocars ou des véhicules automoteurs destinés au transport de choses, doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur. Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesse à commande manuelle directe.

Pour les véhicules automoteurs destinés au transport de choses, une aération suffisante de la cabine de conduite doit pouvoir être assurée. Si le moteur se trouve entièrement ou partiellement à l'intérieur de la cabine, il doit être isolé hermétiquement du compartiment intérieur par des parois incombustibles, isolantes et de bonne construction. Lorsque la cabine est séparée par une cloison du restant de la carrosserie, le conducteur doit disposer d'une issue accessible de 40 x 40 cm au moins, tant gauche qu'à sa droite.» *(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)* «Cette disposition ne s'applique toutefois pas aux fourgons blindés qui tombent sous l'application du règlement grand-ducal du 22 août 2003 portant exécution de certaines dispositions de la loi du 12 novembre 2002 relative aux activités privées de surveillance et de gardiennage et qui ne disposent pas d'issues vers l'extérieur au niveau de la cabine. A condition pour ces véhicules d'être munis d'une issue de secours conforme aux dispositions du point 18. du paragraphe (1) de l'article 3 du règlement grand-ducal du 22 août 2003 précité en dehors de la cabine du conducteur, il suffit que la cabine du conducteur soit munie d'une issue indirecte, d'au moins 100 x 40 cm, aménagée dans la cloison qui sépare la cabine et le sas d'entrée.»

(Règl. g.-d. du 19 juillet 1971)

«Art. 24ter.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Sans préjudice des dispositions des articles 24 et 24bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules routiers des catégories M2, M3, N et O, qui sont immatriculés pour la première fois à partir du 1er octobre 1971:»

La hauteur sous toute la largeur arrière du châssis ou des parties essentielles de la carrosserie ne peut excéder 70 cm, lorsqu'il existe une distance de plus d'un mètre entre l'axe du dernier essieu et l'arrière du véhicule. Si cette prescription n'est pas remplie, le véhicule doit être muni d'un pare-chocs arrière répondant aux conditions de montage ci-après:

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«a) la partie inférieure du pare-chocs doit être située à moins de 70 cm du sol lorsque le véhicule est à vide; toutefois, pour les véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 2005, la prédite hauteur libre en dessous de la partie inférieure du pare-chocs ne doit pas dépasser 55 cm;»

b) à l'endroit où le pare-choc est placé, sa largeur ne peut être supérieure à la largeur du véhicule ni inférieure de plus de 10 cm de chaque côté de cette même largeur;

c) le pare-chocs doit être placé le plus près possible de l'arrière du véhicule sans qu'il puisse être éloigné de plus de 60 cm du point extrême arrière du véhicule;

d) les extrémités du pare-chocs ne peuvent pas être recourbées vers l'arrière;

e) le pare-chocs doit être relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu;

f) le pare-chocs doit avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier dont le module de résistance à la flexion est de 20 cm^3.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«A partir du 1er février 2016, les dispositions de l'alinéa 1 s'appliquent également aux véhicules porte-conteneur transportant des conteneurs dépassant de plus de 60 cm le point extrême arrière du véhicule.»

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 2 septembre 1992.

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Les véhicules des catégories N2 et N3, les machines et les véhicules à usage spécial dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, immatriculés à partir du 1er janvier 2005, doivent être munis d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant répondant aux dispositions de l'annexe II de la directive modifiée 2000/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2000 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Les véhicules des catégories N2 et N3 immatriculés à partir du 1er janvier 2005 doivent être construits et/ou équipés de manière à offrir aux usagers non protégés de la voie publique une protection efficace contre le risque de tomber sous une partie latérale du véhicule et de passer sous les roues. Cette exigence ne s'applique toutefois pas aux véhicules conçus et construits à des fins spéciales et qui, par leur fonction ou pour des raisons pratiques, ne peuvent pas être munis d'une telle protection latérale.

Les véhicules couverts par une réception CEE délivrée sur base de la directive modifiée 89/297/CEE du Conseil du 13 avril 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection latérale (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques sont réputés satisfaire aux exigences de l'alinéa précédent.»

Art. 24quater.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Sans préjudice des dispositions des articles 24 et 24bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules routiers de la catégorie M1, qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1er octobre 1971:

1. *Châssis ou carrosserie autoportante*

   Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois. Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut y être effectuée par une personne autre que le constructeur du véhicule.

2. *Suspension*

   Tout véhicule doit être équipé d'une suspension en bon état de fonctionnement. En cas de ressorts à lames, hélicoïdaux ou à barres de torsion, le véhicule doit également être pourvu d'amortisseurs en bon état de fonctionnement.

3. *Embrayage*

   L'embrayage des véhicules doit être progressif et pouvoir être réglé facilement.

4. *Chauffage*

   Les installations de chauffage doivent offrir toutes les garanties de sécurité. Les installations fonctionnant par chaleur récupérée directement sur la tubulure d'échappement elle-même, ne sont admises que pour les véhicules équipés d'un moteur diesel. Toutefois, des installations fonctionnant par chaleur récupérée sur la tubulure d'échappement par l'intermédiaire d'un échangeur de chaleur peuvent être admises pour un véhicule équipé d'un moteur à essence, à condition que la partie de la tubulure d'échappement entourée par l'échangeur de chaleur soit en acier et qu'elle ait une épaisseur minimale de 2 mm.

   Les installations de chauffage qui répondent aux dispositions de la directive 78/548/CEE du Conseil du 12 juin 1978 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au chauffage de l'habitacle des véhicules à moteur sont réputées satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe.

5. *Ventilation*

   Une aération suffisante de l'habitacle doit pouvoir être assurée.

6. *Aménagement intérieur*

   Les parties du véhicule que les occupants risquent de heurter, lorsqu'ils sont projetés vers l'avant en cas de ralentissement ou d'arrêt brusque, ne peuvent comporter ni aspérité dangereuse, ni arrête vive susceptible d'accroître le risque ou la gravité des blessures de ces occupants. Le dispositif de manœuvre du toit ouvrant doit être conçu et réalisé de façon à en empêcher le fonctionnement intempestif, notamment en cas de collision.

7. *Aménagement extérieur*

   La partie de la carrosserie située à l'avant du pare-brise, ne doit comporter ni des éléments constitutifs ou accessoires dirigés vers l'avant et non indispensables du point de vue technique, ni des ornements:

   – qui soient pointus ou tranchants;
   – qui constituent soit angle vif, soit saillie dangereuse, et qui, en cas de collision, sont susceptibles d'aggraver notablement le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route.

Les faces latérales et arrière ne doivent comporter ni accessoires non indispensables du point de vue technique, ni ornements qui soient pointus ou tranchants.

Les dispositions précitées ne sont pas applicables aux parties des véhicules situées à plus de 2 m au-dessus du niveau du sol.

8. *Portières*

Les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical, doivent avoir leurs charnières à l'avant.

9. *Garde-boue*

La construction et l'aménagement du véhicule doivent être tels que toute projection vers l'arrière, due à la rotation des roues, soit réduite de façon à ne pas constituer une gêne ou un danger pour la circulation.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Art. 24quinquies.

1. *Ancrages pour ceintures de sécurité dans les véhicules routiers automoteurs*

a) Sans préjudice des dispositions des alinéas b) et c) du présent paragraphe ainsi que des paragraphes 2., 3. et 4. du présent article,
   - le nombre et les caractéristiques des ceintures de sécurité dont sont munis les véhicules routiers automoteurs doivent correspondre aux ancrages en place et être adaptés aux sièges où elles sont installées;
   - dans les véhicules routiers automoteurs qui doivent être équipés d'ancrages pour ceintures de sécurité en vertu des dispositions du présent article, ces ancrages doivent correspondre aux critères des Règlements de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies ou des directives de la Communauté Economique Européenne concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur;
   - dans les véhicules routiers automoteurs qui doivent être munis de ceintures de sécurité en vertu des dispositions du présent article, ces ceintures doivent correspondre aux critères des Règlements de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies ou des directives de l'Union européenne concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur;
   - une ceinture à trois points peut être remplacée par une ceinture harnais et une ceinture sous-abdominale peut être remplacée par une ceinture à trois points ou une ceinture harnais;
   - dans un véhicule décapotable ou découvrable, lorsque l'aménagement d'ancrages supérieurs et de ceintures à trois points n'est techniquement pas possible, l'aménagement d'ancrages inférieurs et de ceintures sous-abdominales suffit.

b) Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables aux places aménagées pour le transport de personnes à mobilité réduite dans des fauteuils roulants ou sur des sièges spécialement adaptés.

c) Par dérogation aux dispositions du présent article, il peut être fait usage d'ancrages et de ceintures de sécurité adaptés aux conditions résultant des exemptions au port de la ceinture dont question aux lettres b), d), e) et f) de l'article 160ter.

2. *Ancrages pour ceintures de sécurité et ceintures de sécurité dans les véhicules routiers des catégories M1 et N1*

a) Les véhicules de la catégorie M1 qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1er octobre 2004 doivent être équipés d'ancrages permettant l'installation de ceintures de sécurité à trois points sur toutes les places assises de la rangée avant. Ces places doivent en outre être munies de ceintures de sécurité à trois points.

b) Les véhicules de la catégorie M1 qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1er octobre 1971 et avant le 1er octobre 2004 ainsi que les véhicules de la catégorie N1 qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1er octobre 1987 doivent être équipés d'ancrages permettant l'installation d'au moins deux ceintures de sécurité à trois points correspondant aux places assises extérieures et de ceintures sous-abdominales correspondant aux autres places assises de la rangée avant. Ces places doivent en outre être munies respectivement de ceintures de sécurité à trois points et de ceintures sous-abdominales.

c) Les véhicules de la catégorie M1 qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1er octobre 2004 doivent être équipés d'ancrages permettant l'installation de ceintures de sécurité à trois points sur les places assises qui ne font pas partie de la rangée avant et qui sont tournées vers l'avant du véhicule. Ces places doivent en outre être munies de ceintures de sécurité à trois points.

d) Les véhicules de la catégorie M1 qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1er octobre 1984 et avant le 1er octobre 2004 doivent être équipés d'ancrages permettant l'installation de ceintures de sécurité sur les places assises qui ne font pas partie de la rangée avant et qui sont tournées vers l'avant du véhicule. Ces places doivent en outre être munies de ceintures de sécurité sous-abdominales au moins.

3. *Ancrages pour ceintures de sécurité et ceintures de sécurité dans les véhicules routiers des catégories L2, L5, L6 et L7 munis d'une carrosserie*

Les véhicules des catégories L2, L5, L6 et L7 munis d'une carrosserie, qui ont une masse à vide supérieure à 250 kg et qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1er janvier 2002, doivent être équipés d'ancrages permettant l'installation

de ceintures de sécurité à trois points sur les places assises extérieures de la rangée avant respectivement sur le siège d'une rangée avant à une seule place ainsi que de ceintures de sécurité sous-abdominales sur les autres places assises qui sont tournées vers l'avant du véhicule. Ces places doivent en outre être munies respectivement de ceintures de sécurité à trois points et de ceintures sous-abdominales.

4. *Ancrages pour ceintures de sécurité et ceintures de sécurité dans les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 et dans les motor-homes*

a) Les véhicules des catégories M2 et M3, appartenant aux classes B ou III, ainsi que les véhicules des catégories N2 et N3 ainsi que les motor-homes doivent, pour autant qu'ils sont immatriculés pour la première fois à partir du 20 octobre 2007, être équipés d'ancrages permettant l'installation de ceintures de sécurité et être munis de ceintures de sécurité sur toutes les places assises dirigées vers l'avant du véhicule, à l'exception de celles sur les strapontins. Ces places doivent en outre être munies de ceintures de sécurité.

   Pour ceux des motor-homes classés comme véhicules M1, les ancrages et les ceintures de sécurité doivent répondre aux exigences applicables pour les ancrages et ceintures dans les véhicules de la catégorie M1.

b) Dans les véhicules des catégories M2 et M3 dont question sous a), un pictogramme conforme au modèle figurant à l'annexe de la directive 91/671/CEE modifiée du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules, doit être apposé en évidence à chaque place assise munie d'une ceinture de sécurité. Cette disposition est également applicable aux autres véhicules des catégories M2 et M3 qui sont munis de ceintures de sécurité, même en l'absence de prescription afférente.»

(Règl. g.-d. du 6 novembre 1975)

«**Art. 24sexies.**

Sans préjudice des articles 24 et 24bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux motocycles qui sont immatriculés pour la première fois après le 25 novembre 1975:

Le dispositif de changement de vitesse doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur. Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesse à commande directe. L'embrayage doit être progressif et pouvoir être réglé facilement.

Chaque roue d'un motocycle doit être équipée d'un garde-boue.

Le réservoir à carburant des véhicules automoteurs à trois roues assimilés à la catégorie des motocycles, à l'exception des motocycles avec side-car, doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant. La hauteur libre sous le réservoir et les canalisations à carburant ne doit, le véhicule étant à vide, être inférieure à 30 cm, à moins que des parties portantes du châssis du cadre ou de la carrosserie ne soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir et les canalisations.

L'habitacle d'un véhicule avec carrosserie fermée doit pouvoir être aéré d'une manière suffisante. Si un tel véhicule est équipé d'un système de chauffage, celui-ci doit satisfaire aux conditions prescrites par l'article 24quater.

Les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical doivent avoir leurs charnières à l'avant.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 2 septembre 1992)*

Art. 25.

(Règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

«1. Les véhicules automoteurs et les «cyclo-moteurs»[1] ne doivent pas provoquer des bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers et aux riverains.

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

Il est interdit de circuler avec un véhicule dont le moteur ou une partie de la carrosserie ou du châssis produit un bruit excessif qui serait évité par un entretien normal du véhicule.»

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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 cyclindrée ne dépassant pas 80 cm^3;

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^3 et 175 cm^3;

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^3;

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

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^3;

b) 80dB(A) pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée comprise entre 80 cm^3 et 125 cm^3;

c) 83dB(A) pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée égale ou supérieure à 125 cm^3;

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.»

Art. 25bis.

(Règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

«Les véhicules automoteurs et les «cyclo-moteurs»[1] ne doivent pas émettre des fumées pouvant gêner à la circulation ou incommoder les autres usagers de la route.

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

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Ce dispositif doit être maintenu en parfait état d'entretien, de telle sorte que son efficacité demeure équivalente à celle d'un dispositif neuf. Il ne peut pas dépasser le gabarit du véhicule.»

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

Sans préjudice des dispositions qui précèdent la tuyauterie d'échappement et le silencieux des voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires mis en circulation après le 1er octobre 1971 doivent être écartés d'au moins 10 cm de toute matière facilement inflammable, à moins d'être efficacement protégés. Si le véhicule est équipé d'un moteur à essence, la tuyauterie d'échappement doit se trouver totalement en dehors de l'habitacle.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Les véhicules routiers qui, du point de vue de leur dispositif d'échappement, répondent aux dispositions de l'une des directives européennes de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article.»

Art. 25ter.[2]

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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 pres-

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

2 Cet article est inséré «par dérogation à l'article 25» selon les termes du règlement grand-ducal du 10 février 1999.

criptions 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.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«2. A l'exception des cyclomoteurs, des quadricycles légers, des motocycles, des tricycles, des quadricycles, des tracteurs, des machines automotrices, des véhicules à usage spécial et des véhicules de l'armée, les émissions d'échappement des véhicules routiers automoteurs sont déterminées conformément aux prescriptions du «point 8.2. de l'annexe II de la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques»[1] ainsi que du point 2. de l'annexe II de la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Pour les véhicules routiers automoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé (essence) dont les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda, tombant sous l'application des dispositions de l'alinéa 1er de ce paragraphe, la teneur en monoxyde de carbone dans les gaz émis par ces véhicules au régime du ralenti ne doit pas dépasser:

– pour les véhicules dont l'immatriculation ou la mise en service a eu lieu avant le 1er septembre 1972: soit la valeur maximale arrêtée par le constructeur du véhicule, soit, à défaut d'une telle valeur: 6,5%;

– pour les véhicules dont l'immatriculation ou la mise en service a eu lieu entre le 1er septembre 1972 et avant le 1er octobre 1986: 4,5%;

– pour les véhicules dont l'immatriculation ou la mise en service a eu lieu depuis le 1er octobre 1986: 3,5%.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Pour les véhicules routiers automoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé (essence) dont les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda, tombant sous l'application des dispositions du premier alinéa de ce paragraphe, les émissions d'échappement ne doivent pas dépasser les valeurs indiquées ci-après:

– la teneur en monoxyde de carbone (CO) au régime du ralenti ne doit pas dépasser 0,5% du volume des gaz émis pour les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1er juillet 2002, ni 0,3% du volume des gaz émis pour les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois depuis le 1er juillet 2002;

– la teneur en monoxyde de carbone (CO) au régime du ralenti accéléré, le moteur tournant à l'état débrayé à une vitesse au moins égale à 2000 tours par minute, ne doit pas dépasser 0,3% du volume des gaz émis pour les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1er juillet 2002, ni 0,2% du volume des gaz émis pour les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois depuis le 1er juillet 2002, la valeur du facteur lambda devant dans les deux cas précités être comprise entre 0,97 et 1,03.

Pour les véhicules routiers automoteurs équipés d'un moteur à compression (diesel), tombant sous l'application des dispositions du premier alinéa de ce paragraphe, le moteur tournant à l'état débrayé en accélération libre depuis la vitesse de ralenti jusqu'au régime de coupure de l'alimentation, le coefficient d'absorption des fumées émises ne doit pas dépasser:

– 2,5 m^{-1} pour les véhicules étant équipés d'un moteur diesel à aspiration naturelle et ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois depuis le 1er janvier 1980 et avant le 1er juillet 2008;

– 3,0 m^{-1} pour les véhicules étant équipés d'un moteur diesel turbocompressé et ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois depuis le 1er janvier 1980 et avant le 1er juillet 2008;

– 1,5 m^{-1} pour les véhicules étant équipés d'un moteur diesel et étant immatriculés ou mis en circulation pour la première fois à partir du 1er juillet 2008.

3. Pour les cyclomoteurs, les quadricycles légers, les motocycles, les tricycles, les quadricycles, les tracteurs, les machines automotrices et les véhicules à usage spécial équipés d'un moteur à allumage commandé (essence) dont les émissions ne sont

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

pas contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda, la teneur en monoxyde de carbone (CO) au régime du ralenti ne doit pas dépasser 4,5% du volume des gaz émis.

Pour les cyclomoteurs, les quadricycles légers, les motocycles, les tricycles, les quadricycles, les tracteurs, les machines automotrices et les véhicules à usage spécial équipés d'un moteur à allumage commandé (essence) dont les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda, la teneur en monoxyde de carbone (CO) au régime du ralenti ne doit pas dépasser 0,5% du volume des gaz émis.

Pour les tracteurs, les machines automotrices et les véhicules à usage spécial équipés d'un moteur à compression (diesel), ce moteur tournant à l'état débrayé en accélération libre depuis la vitesse de ralenti jusqu'au régime de coupure de l'alimentation, le coefficient d'absorption des fumées émises ne doit pas dépasser 3,5 m^{-1}.

4. Lorsque les valeurs limites indiquées aux paragraphes 2. et 3. ne peuvent pas être respectées, les valeurs mesurées ne doivent pas dépasser les valeurs limites respectives indiquées par le constructeur et agréés lors de la réception par type du véhicule.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«5. Tout véhicule ne répondant pas aux exigences des paragraphes 2., 3. et 4. mais satisfaisant pourtant, selon le type de véhicule, aux prescriptions de la directive 2009/40/CE ou de l'une des directives modifiées 70/220/CEE, 88/77/CEE ou 2000/30/CE précitées, est réputée satisfaire aux prescriptions du présent article.»

B. – *Organes de direction*

Art. 26.

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«Les organes de direction doivent être de construction robuste et en bon état de fonctionnement.

Les joints à rotules des barres de connexion doivent être tels que ni l'usure peu prononcée des rotules ou des cuvettes, ni le bris des ressorts assurant leur serrage n'aient pour conséquence que les rotules sortent des cuvettes.

Une bonne maniabilité de la direction doit être assurée. Les effets indésirables des réactions provenant des roues directrices ne doivent pas être transmis au volant.

Seul le constructeur peut effectuer des soudures aux organes de direction. La forme des organes de direction ne peut être modifiée ni à froid, ni à chaud.»

C. – *Freins*

Art. 27.

Tout système de freinage doit être à action rapide et pouvoir arrêter et immobiliser, même dans les plus fortes déclivités, le véhicule pour lequel il est prescrit.

(Règl. g.-d. du 11 octobre 1983)

«Les conduites des freins de service à air comprimé doivent être conçues de façon à permettre séparément pour chaque circuit le raccordement d'un manomètre à un endroit aisément accessible du côté latéral du véhicule. La pression indiquée doit être celle qui agit sur les cylindres de frein.»

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«Art. 27bis.

Par dérogation aux dispositions de l'article 27, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Tout système de freinage doit être à action rapide et pouvoir arrêter et immobiliser, même dans les plus fortes déclivités, le véhicule pour lequel il est prescrit.

Les réservoirs à air des freins à commande pneumatique dont sont équipés les autobus, les autocars et les véhicules automoteurs destinés au transport de choses, doivent avoir des dimensions telles qu'après le nombre de freinages indiqué ci-après la pression dans les réservoirs ne doit pas être inférieure à la moitié de la pression initiale:

a) pour les freins à air comprimé à simple circuit: 12;
b) pour les freins à air comprimé à double circuit: 8;
c) pour les freins à dépression à simple circuit: 7;
d) pour les freins à dépression à double circuit: 5.

Ces essais doivent être effectués le moteur arrêté.»

(Règl. g.-d. du 23 décembre 1966)

«Les dispositions des deux alinéas qui précèdent ne s'appliquent pas aux véhicules automoteurs équipés d'un servo-frein pneumatique et qui ne sont pas destinés à traîner une remorque ou une semi-remorque.»

(Règl. g.-d. du 19 juillet 1971)

«Art. 27ter.

Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des «tracteurs»[1] et des machines, qui sont équipés d'un dispositif permettant de raccorder un dispositif de freinage à commande pneumatique d'une remorque ou semi-remorque et qui sont immatriculés pour la première fois après le 1er octobre 1971 doivent répondre aux prescriptions suivantes:

Leurs réservoirs à air des freins à commande pneumatique doivent avoir des dimensions telles qu'après le nombre de freinage indiqué ci-après la pression dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la moitié de la pression initiale:

a) pour les freins à air comprimé à simple circuit: 12;

b) pour les freins à air comprimé à double circuit: 8;

c) pour les freins à dépression à simple circuit: 7;

d) pour les freins à dépression à double circuit: 5.

Ces essais doivent être effectués le moteur arrêté.»

Art. 28.

Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des «tracteurs»[1] et des machines, doivent être munis de deux dispositifs de freinage dont les commandes sont indépendantes l'une de l'autre.

A part les tambours, les segments de freins, les cames et les leviers de cames, tous les organes doivent être propres à chacun des deux dispositifs.

L'un des dispositifs de freinage ou frein de service doit agir sur les roues portant à l'arrêt au moins les deux tiers du poids total maximum autorisé.

Le frein de service doit être réalisé de façon à permettre d'obtenir en palier, par temps sec, une efficacité de freinage de 50% au moins sur chaque roue.

L'autre dispositif de freinage ou frein de secours doit agir sur les roues ou sur la transmission. Il doit pouvoir rester bloqué, même en l'absence du conducteur, par un dispositif à action purement mécanique.

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«Art. 28bis.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Par dérogation aux dispositions de l'article 28, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Luxembourg après le 31 décembre 1966:»

Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des «tracteurs»[2], des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, doivent être munis:

a) d'un frein de service à action modérable, conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse, de son siège, sans lever les mains du volant de direction et par la manœuvre d'un organe de commande unique, contrôler le mouvement du véhicule et l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement;

b) d'un frein de secours à action modérable, permettant, notamment en cas de défaillance du frein de service, d'arrêter le véhicule sur une distance raisonnable. Ce frein doit être conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse l'actionner de son siège, en conservant le contrôle de l'organe de direction avec au moins une main;

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1980)

«c) d'un frein de stationnement permettant, même en l'absence du conducteur, de maintenir le véhicule immobilisé sur une déclivité de 16%. Les éléments actifs doivent rester maintenus en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique, à moins qu'il ne s'agisse d'un véhicule destiné exclusivement à des fins de compétition sportive sur circuit fermé et dont le constructeur atteste la sécurité technique.»

Les tambours, les segments de frein, les arbres et leviers de cames et les tiges de piston peuvent être communs à plusieurs freins.

La commande assurant la mise en action du frein de stationnement doit être indépendante de celle assurant la mise en action du frein de service.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«L'efficacité des freins prémentionnés doit être telle qu'en palier et par temps sec la décélération moyenne de freinage en régime obtenu, les freins étant à froid et le moteur débrayé, ne soit pas inférieure aux minima ci-après, quelles que soient les conditions de charge et de vitesse du véhicule:»

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.
2 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

1) pour le frein de service:
   a) des autobus et autocars: 5 m/sec^2;
   b) des véhicules automoteurs destinés au transport de personnes et comportant moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur: 5,8 m/sec^2;
   c) des véhicules automoteurs destinés au transport de choses: 4,4 m/sec^2;
2) pour le frein de secours des véhicules visés sub 1): 50% du minimum fixé pour le frein de service;
3) pour le frein de stationnement des véhicules visés sub 1): 1,3 m/sec^2, la vitesse initiale étant de 15 km/h.

Le frein de service doit agir sur tous les essieux du véhicule. Son action doit être judicieusement répartie entre les essieux freinés. De plus, son action doit être répartie entre les roues d'un même essieu de façon symétrique par rapport au plan longitudinal médian du véhicule.

(Règl. g.-d. du 21 mars 1985)

«Sur avis motivé de la commission médicale prévue à l'article 90, le ministre des Transports peut modifier les prescriptions ci-dessus relatives aux dispositifs de freinage, lorsqu'il s'agit de véhicules conduits par des personnes infirmes.»

Le frein de secours peut consister:

a) soit dans le frein de stationnement pour autant qu'il permette d'obtenir l'efficacité prescrite pour le frein de secours et que sa transmission soit indépendante de celle du frein de service;
b) soit dans le frein de service, lorsque ce frein est réalisé de manière telle qu'en cas de défaillance d'une pièce quelconque de la transmission, un au moins des essieux puisse encore être freiné par action sur la commande du frein de service et que l'efficacité résiduelle de celui-ci ne soit pas inférieure à 30% de celle prescrite pour le frein de service;
c) soit dans un dispositif dont la commande et la transmission sont indépendantes de celles des autres freins.

(Règl. g.-d. du 23 décembre 1966)

«Les surfaces freinées doivent être constamment en liaison avec les roues sans possibilité de désaccouplement; elles doivent être fixées aux roues de façon rigide, ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance. Pour le frein de service, la transmission ne peut comporter d'accouplement par engrenages. Les freins sur arbre de transmission sont interdits lorsque le véhicule est équipé d'un pont-moteur à plusieurs rapports de vitesse. Toutefois, il est fait exception pour le frein de stationnement si, par construction, un désaccouplement de la transmission ne peut se produire pendant l'arrêt du véhicule que par une manœuvre de la commande. Dans ce cas, le frein de stationnement ne peut être utilisé comme frein de secours.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 1968)

«Dans les dispositifs de freinage à transmission hydraulique, il faut que:

1° les orifices de remplissage des réservoirs de liquide soient aisément accessibles;
2° les récipients contenant la réserve de liquide soient construits et disposés sur le véhicule de manière à permettre un contrôle aisé du niveau du liquide sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir. Si cette condition n'est pas remplie, un signal avertisseur doit permettre au conducteur de se rendre compte de toute baisse de la réserve de liquide, susceptible d'entraîner une défaillance du dispositif de freinage. Ce signal doit en outre présenter une sécurité intrinsèque.

Toutefois, il peut être dérogé aux prescriptions sub 2° si le véhicule est pourvu d'un dispositif de freinage de service comportant deux circuits indépendants ayant chacun un récipient de liquide, et pour autant qu'un signal avertisseur permette au conducteur de se rendre compte de la défaillance de chacun des circuits. Ce signal avertisseur doit être conçu de manière telle que le conducteur puisse contrôler son bon fonctionnement avant la mise en marche du véhicule.»

Dans les dispositifs de freinage à air comprimé, les réservoirs doivent être pourvus d'un purgeur.

(Règl. g.-d. du 22 juin 1968)

«Tout véhicule équipé d'un frein actionné à partir d'un réservoir d'énergie accumulée doit être muni, dans le cas où un freinage efficace est impossible sans l'intervention de l'énergie accumulée, d'un dispositif d'alarme, avertissant le conducteur, par voie optique ou acoustique, que l'énergie dans une partie quelconque de l'installation en amont du distributeur ou du robinet de commande est tombée à 65% de sa valeur normale de fonctionnement. Ce dispositif doit être branché directement et de façon permanente au circuit. Un manomètre ne constitue pas un dispositif d'alarme.»

Lorsque l'intervention d'une source auxiliaire d'énergie est indispensable au fonctionnement d'un dispositif de freinage, la réserve d'énergie doit être telle qu'en cas d'arrêt du moteur l'efficacité du freinage reste suffisante pour permettre l'arrêt du véhicule dans les conditions prescrites.

Si l'action musculaire du conducteur sur le frein de stationnement est renforcée par une source auxiliaire d'énergie, le frein doit être conçu et réalisé de manière telle qu'il reste bloqué, même en cas de défaillance de l'énergie auxiliaire.

Lorsqu'il peut être mis fin à l'action d'un frein par l'intervention d'un dispositif spécial, l'action de ce dispositif doit cesser automatiquement dès que le fonctionnement normal du frein est rétabli.

Pour les véhicules automoteurs auxquels il est autorisé d'atteler une remorque équipée d'un frein commandé par le conducteur du véhicule tracteur, le frein de service du véhicule tracteur doit être muni d'un dispositif construit de manière qu'il ne soit pas mis hors de service en cas de défaillance du dispositif de freinage de la remorque, ou en cas de rupture du conduit de la liaison, pneumatique ou autre, entre le véhicule automoteur et sa remorque, résultant d'une rupture ou d'un décrochage de l'attelage.

(Règl. g.-d. du 22 juin 1968)

«Les appareils qui ne font pas partie des dispositifs de freinage de service, de secours ou de stationnement ne peuvent être alimentés en énergie à partir du réservoir d'énergie des freins que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif équivalent fonctionnant automatiquement. Cette valve ou ce dispositif doit être placé le plus près possible du réservoir d'énergie et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse diminuer dangereusement. Dans les installations de frein à air comprimé, les appareils qui ne font pas partie du dispositif de freinage ne peuvent puiser leur énergie dans le réservoir principal que si la conduite vers ces appareils est munie d'une valve de barrage empêchant une diminution dangereuse des réserves d'énergie alimentant les dispositifs de freinage.»

La force exercée sur toute commande à pied ne peut excéder 50 kg pour les véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et comportant moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur, et 70 kg pour les autobus, autocar et véhicules automoteurs affectés au transport de choses.

La force exercée sur toute commande à main ne peut dépasser 40 kg pour les véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et comportant moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur, et 60 kg pour les autobus, autocars et véhicules automoteurs affectés au transport de choses.»

(Règl. g.-d. du 19 juillet 1971)

«Art. 28ter.

Par dérogation aux dispositions de l'article 28bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des «tracteurs»[1] et des machines, qui sont immatriculés pour la première fois après le 1er octobre 1971:

Lorsqu'il peut être mis fin à l'action d'un frein par l'intervention d'un dispositif spécial, l'action de ce dispositif doit cesser automatiquement dès que le fonctionnement normal du frein est rétabli. Cette disposition n'est toutefois pas applicable, s'il ne peut être mis fin au fonctionnement de ce dispositif spécial qu'au moyen d'un outil.»

(Règl. g.-d. du 12 juillet 1973)

«Art. 28quater.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 9 de l'article 28bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules automoteurs qui sont immatriculés pour la première fois après le 30 septembre 1973, à l'exception des motocycles, des «tracteurs»[1] et des machines:

Le dispositif de freinage de service et le dispositif de freinage de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes. Aucune surface freinée ne doit pouvoir être désaccouplée des roues; toutefois, pour le frein de service et de secours, un tel désaccouplement est admis pour certaines des surfaces freinées à condition qu'il soit seulement momentané et que le freinage de service aussi bien que le freinage de secours continue de pouvoir s'exercer avec l'efficacité prescrite. De plus, un tel désaccouplement est admis pour le frein de stationnement, à condition que ce désaccouplement soit commandé exclusivement par le conducteur de sa place de conduite au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.»

(Règl. g.-d. du 12 juillet 1973)

«Art. 28quinquies.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 17 de l'article 28bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules automoteurs qui sont immatriculés pour la première fois après le 30 septembre 1973, à l'exception des motocycles, des «tracteurs»[1] et des machines:

Pour les véhicules automoteurs auxquels il est autorisé d'atteler une remorque équipée d'un frein commandé par le conducteur du véhicule tracteur, le frein de service du véhicule tracteur doit être muni d'un dispositif construit de manière qu'en cas de défaillance du système de freinage de la remorque, ou qu'en cas d'interruption de la liaison pneumatique ou autre entre le véhicule tracteur et sa remorque, il soit encore possible de freiner par le frein de service le véhicule tracteur avec l'efficacité prescrite pour le freinage de secours. Ce dispositif doit se trouver sur le véhicule tracteur.»

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

(Règl. g.-d. du 12 juillet 1973)

«Art. 28sexies.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 17 de l'article 28bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules automoteurs qui sont immatriculés pour la première fois après le 30 septembre 1973, à l'exception des motocycles, des «tracteurs»[1] et des machines:

Les appareils qui ne font pas partie d'un dispositif de freinage ne peuvent être alimentés en énergie à partir du réservoir d'énergie d'un dispositif de freinage que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif équivalent fonctionnant automatiquement. Cette valve ou ce dispositif doit être placé le plus près possible de la prise au réservoir ou à la tubulure d'alimentation, et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse être inférieure à 65% de la valeur normale de fonctionnement.

Dans les installations de frein à air comprimé, des appareils qui ne font pas partie du dispositif de freinage ne peuvent puiser leur énergie dans le réservoir principal que si la conduite vers ces appareils est munie d'une valve de barrage empêchant une diminution dangereuse des réserves d'énergie alimentant les dispositifs de freinage.»

Art. 29.

Toute remorque dont le poids total maximum autorisé dépasse 750 kg doit être munie d'au moins un dispositif de freinage agissant sur au moins deux roues non situées du même côté.

(Règl. g.-d. du 30 avril 1979)

«Les dispositions de l'alinéa qui précède, s'appliquent également aux remorques dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg, mais dont le poids en charge est supérieur à la moitié du poids propre du véhicule tracteur.»

Dans tous les cas l'efficacité de freinage doit être de 50% au moins sur chaque roue.

Si le poids total maximum autorisé de la remorque dépasse 3.500 kg, le dispositif de freinage doit pouvoir être actionné par la commande du frein de service du véhicule tracteur. Lorsque ce poids ne dépasse pas 3.500 kg, le dispositif de freinage doit pouvoir être actionné par le rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur, système appelé freinage par inertie.

L'arrêt d'une remorque désaccouplée d'un poids total maximum autorisé de plus de 750 kg doit être assuré par un système de freinage pouvant rester bloqué, même en l'absence du conducteur, par un dispositif à action purement mécanique.

Art. 30.

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«Toute remorque soumise à l'obligation d'être munie d'un frein de service doit être équipée d'un dispositif assurant automatiquement l'arrêt en cas de rupture de l'attache. Cette disposition n'est applicable ni aux véhicules spéciaux de l'armée, ni aux remorques dont la masse maximale autorisée est inférieure à 1.500 kg, à condition que ces remorques soient munies, en plus de l'attache principale, d'une attache secondaire qui doit répondre aux exigences du chiffre 3 du paragraphe C. de l'article 18.

Aucune attache ne peut toucher la voie publique.»

(Règl. g.-d. du 19 juillet 1971)

«Art. 30bis.

Par dérogation aux dispositions des articles 29 et 30, les prescriptions du présent article sont applicables aux remorques et semi-remorques qui sont enregistrées pour la première fois après le 1er octobre 1971:

A. – *Dispositifs de freinage exigés*

Les remorques doivent être munies:

a) d'un dispositif de freinage de service conçu et réalisé de manière telle
   - que le conducteur puisse contrôler le mouvement du véhicule et l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité sur laquelle le véhicule se trouve;
   - qu'il agisse sur toutes les roues;
   - qu'il entre en action par la manœuvre du dispositif de freinage de service du véhicule tracteur et que son action soit modérable;
   - qu'il entre en action, soit directement, soit indirectement, par la manœuvre du dispositif de freinage de secours du véhicule tracteur; toutefois, cette exigence n'est pas imposée si la remorque est équipée d'un autre frein qui présente des garanties au moins équivalentes et qui entre en action, soit directement, soit indirectement, par la manœuvre du dispositif de freinage de secours du véhicule tracteur;

b) d'un dispositif de freinage automatique conçu et réalisé de manière telle qu'il entre en action en cas de rupture de la liaison avec le véhicule tracteur;

c) d'un dispositif de freinage de stationnement conçu et réalisé de manière telle que, à lui seul et par une action purement mécanique, il puisse maintenir la remorque à l'arrêt sur une déclivité.

B. – *Dispositif de freinage automatique*

1. Le freinage automatique de la remorque doit être assuré au moyen du dispositif de freinage de service à moins que la remorque ne soit pourvue d'un autre dispositif de freinage qui présente des garanties au moins équivalentes et qui entre en action en cas de rupture de l'attache avec le véhicule tracteur.

2. Pour les remorques munies d'un dispositif de freinage de service du type par inertie, ce freinage automatique peut être assuré:

– soit au moyen du dispositif de freinage de stationnement;
– soit au moyen d'un dispositif de freinage agissant par la chute du timon.

C. – *Dispositif de freinage de stationnement*

1. Le dispositif de freinage de stationnement doit pouvoir être actionné aisément de l'extérieur du véhicule au moyen d'une commande manuelle, et rester bloqué au moyen d'un dispositif à action purement mécanique. Toutefois, la commande manuelle n'est pas exigée si le dispositif de freinage de stationnement entre automatiquement en action dès que le dispositif de freinage de service ne maintient plus la remorque à l'arrêt.

2. Un dispositif de freinage agissant par la chute du timon n'est pas considéré comme un dispositif de freinage de stationnement.

D. – *Exceptions relatives aux dispositifs de freinage exigés*

(Règl. g.-d. du 11 octobre 1983)

«1. Un dispositif de freinage de service et un dispositif de freinage de stationnement ne sont pas exigés des remorques à un essieu dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg, à condition que le poids en charge de la remorque n'excède pas la moitié du poids propre du véhicule tracteur.»

2. Un dispositif de freinage automatique n'est pas exigé des remorques à un essieu dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 1.500 kg.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«3. Pour les remorques, un frein à inertie est seulement admis comme dispositif de freinage de service, si la masse maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas 3.500 kg.»

4. Pour les remorques dont la somme des poids maxima autorisés admis sous les essieux excède 16.000 kg, le dispositif de freinage de service doit être commandé par pression d'air.

5. Pour les remorques dont le poids total maximum autorisé n'excède pas 3.500 kg, il n'est pas nécessaire que le frein de service de la remorque fonctionne lorsque le frein de secours du véhicule tracteur est mis en œuvre.

E. – *Caractéristiques générales de construction des dispositifs de freinage*

1. Les dispositifs de freinage peuvent comporter des parties communes.

2. Toutes les parties des dispositifs de freinage doivent être de dimensions largement calculées et aisément accessibles pour l'entretien.

3. L'usure des freins doit pouvoir être aisément compensée par un système de réglage manuel ou automatique. En outre, la commande, les éléments de la transmission et les freins doivent posséder une réserve de course telle que, après échauffement des freins ou après un certain degré d'usure des garnitures, l'efficacité du freinage soit assurée sans nécessité d'un réglage immédiat.

4. Le réglage des freins doit pouvoir se faire pour chaque roue prise séparément.

5. Les surfaces freinées doivent être constamment en liaison avec les roues sans possibilité de désaccouplement; elles doivent être fixées aux roues de façon rigide ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance.

6. L'action de chaque dispositif de freinage doit être judicieusement répartie entre les essieux et les roues.

F. – *Réservoirs des dispositifs de freinage*

1. Le contenu total des réservoirs des dispositifs de freinage à commande pneumatique doit être égal à n fois le volume des conduites, des cylindres et des autres appareils de freinage.

Le facteur n doit être compris entre les valeurs ci-après:

a) 7 et 12 pour les systèmes de freinage à air comprimé à simple conduit;
b) 4 et 8 pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit;
c) 5 et 8 pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit;
d) 4 et 6 pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«2. La prescription précitée est considérée comme respectée si après un seul freinage, la variation de pression en hPa dans les réservoirs est comprise dans les limites suivantes:

a) 380 et 550 pour les systèmes de freinage à air comprimé à simple conduit (pression nominale: 4.500 hPa);

b) 600 et 1.200 pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit (pression nominale: 6.000 hPa);

c) 30 et 50 pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit (pression nominale: 300 hPa);

d) 40 et 80 pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit (pression nominale: 300 hPa).»

3. Le réservoir doit être pourvu d'un dispositif permettant d'y raccorder un manomètre.

G. – *Vanne de réglage des forces de freinage*

1. Pour les remorques dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 3.500 kg, le dispositif de freinage de service doit être pourvu d'un appareil permettant d'adapter les forces de freinage aux conditions de charge du véhicule.

2. Si cet appareil n'est pas automatique, il doit être placé de telle façon qu'il puisse être actionné aisément et les différentes positions d'utilisation doivent être indiquées clairement,

3. Cet appareil peut être installé sur le véhicule tracteur uniquement dans le cas où le dispositif de freinage de service de la remorque ne permet pas d'en équiper cette dernière.

H. – *Caractéristiques particulières de construction des dispositifs de freinage*

1. Pour les dispositifs de freinage à transmission hydraulique:

a) Les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doivent être aisément accessibles;

b) les réservoirs contenant la réserve de liquide doivent être construits et disposés sur le véhicule de manière à permettre un contrôle aisé du niveau du liquide sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir.

2. Les réservoirs des dispositifs de freinage à air comprimé doivent être pourvus d'un purgeur.

3. Lorsqu'un dispositif de freinage est pourvu d'un appareil permettant la mise hors service de ce dispositif, cet appareil doit se trouver en un endroit bien visible et être aisément accessible pour la manœuvre; les différentes positions d'utilisation de l'appareil doivent être indiquées clairement. Ces conditions ne sont pas exigées lorsque l'appareil fonctionne automatiquement, de telle façon que lors du raccordement du dispositif de freinage, le fonctionnement de celui-ci est rétabli.

4. Les appareils qui ne font pas partie des dispositifs de freinage ne peuvent être alimentés en énergie à partir du réservoir d'énergie de ces dispositifs de freinage que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif automatique équivalent.

5. La valve ou le dispositif visé sous 4 doit être placé le plus près possible du réservoir d'énergie et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse diminuer dangereusement.

6. Le frein à inertie doit être construit de façon à permettre la marche arrière avec la remorque chargée; si, à cet effet, la mise hors service du frein est nécessaire, celle-ci doit prendre automatiquement fin dès que le véhicule reprend sa marche normale.

I. – *Détermination de l'efficacité de freinage*

1. L'efficacité du dispositif de freinage de service et du dispositif assurant le freinage automatique des véhicules neufs doit être telle que, sur route horizontale et sèche, les freins étant à froid et soumis à la pression nominale de fonctionnement quelle que soient les conditions de charge et de vitesse, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 45% de la somme des poids totaux maxima autorisés sous les essieux en conditions statiques.

2. Le dispositif de freinage de stationnement des véhicules neufs doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente ascendante ou descendante de 16%.

Cette prescription est considérée comme satisfaite si le dispositif de freinage de stationnement permet d'obtenir que, sur une route horizontale et sèche, les freins étant à froid, quelles que soient les conditions de charge et avec une vitesse initiale de 15 km/h, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 13% de la somme des poids totaux maxima autorisés sous les essieux en conditions statiques.

3. Le dispositif de freinage de service de la remorque doit fonctionner pratiquement en même temps que le frein de service du véhicule tracteur et avoir une efficacité sensiblement égale.

4. Lorsqu'il s'agit de remorques munies d'un dispositif de freinage de service du type par inertie, l'efficacité doit pouvoir être obtenue sans que la poussée de la remorque sur l'attelage dépasse:

– 9% du poids total maximum autorisé des remorques à un essieu;

– 6% du poids total maximum autorisé des autres remorques.

Le frein ne peut entrer en action qu'au moment où la poussée sur l'attelage atteint 2% du poids total maximum autorisé de la remorque.

5. La force exercée sur la commande du dispositif de freinage de stationnement ne peut dépasser

– 40 kg pour les remorques dont le poids total maximum autorisé n'excède pas 3.500 kg;

– 60 kg pour les autres remorques.»

Art. 31.

(Règl. g.-d. du 27 juillet 1971)

«Tous les autres véhicules traînés, à l'exception des machines, des essieux simples de dépannage et des véhicules traînés par des cycles ou des «cyclo-moteurs»[1], non munis d'un dispositif de freinage conforme au précédent article, doivent au moins être munis d'un système de freinage par inertie ou d'un dispositif de freinage pouvant être actionné par un serre-frein.»

(Règl. g.-d. du 16 août 1982)

«Le poids en charge d'un véhicule traîné non freiné est limité à 2.000 kg.»

Art. 32.

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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^2 quelles que soient les conditions de charge et de vitesse du véhicule; cette valeur est de 5 m/sec^2 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.»

(Règl. g.-d. du 15 février 1990)

«Les cycles doivent être équipés de deux systèmes de freinage indépendants agissant de manière équilibrée sur chaque roue.

(Règl. g.-d. du 28 avril 2014)

«Par dérogation à l'alinéa qui précède, les véhicules autres que les cycles mais assimilés à ceux-ci, et notamment ceux dont les deux roues ne sont pas alignées, sont à équiper d'un seul système de freinage agissant de manière équilibrée sur au moins deux roues.»

Les freins doivent pouvoir être actionnés par le seul conducteur.»

(Règl. g.-d. du 6 novembre 1975)

«Art. 32bis.

Par dérogation aux dispositions de l'article 32, les prescriptions suivantes sont applicables aux motocycles qui sont immatriculés pour la première fois après le 25 novembre 1975:

Tout motocycle doit être équipé de deux dispositifs de freinage indépendants, dont l'un doit agir sur la ou les roues avant et l'autre sur la ou les roues arrière; ces deux dispositifs à commandes indépendantes ne doivent pas nécessairement agir sur la roue du side-car. En cas de défaillance de l'un des deux dispositifs, l'autre doit encore pouvoir fonctionner efficacement.

L'usure des freins doit pouvoir être facilement compensée par un système de réglage manuel ou automatique.

Les organes de commande doivent se trouver à portée immédiate du conducteur. Lorsque les dispositifs de freinage sont à commande manuelle, une des commandes doit être placée de telle façon qu'un frein puisse être actionné sans que le conducteur soit obligé de lâcher le volant ou le guidon.

Au moins un des dispositifs de freinage doit agir sur des surfaces freinées, fixées aux roues soit de façon rigide, soit par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

Les «tricycles»[2] doivent être équipés d'un dispositif de freinage capable de maintenir le véhicule à l'arrêt dans une déclivité. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse l'actionner de son siège; il doit pouvoir rester bloqué, même en l'absence du conducteur, au moyen d'un système à action purement mécanique.

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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,

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.
2 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

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/sec² pour les motocycles sans side-car;
   5,4 m/sec² pour les motocycles avec side-car;
   5,0 m/sec² pour les tricycles;
b) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue avant:
   4.4 m/sec² pour les motocycles sans side-car;
c) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue arrière:
   2,9 m/sec² pour les motocycles sans side-car;
d) lors de l'emploi d'un de ces dispositifs de freinage:
   1.8 m/sec² pour les tricycles;
e) lors de l'emploi du frein de stationnement:
   2.5 m/sec² 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/sec² pour les motocycles sans side-car;
   4.6 m/sec² 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/sec² pour les motocycles sans side-car;
c) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue arrière:
   3,1 m/sec² pour les motocycles sans side-car;
d) lors de l'emploi du frein de stationnement:
   1,5 m/sec² 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.»

Les décélérations précitées doivent être obtenues sans que les forces exercées sur les commandes dépassent:

50 kg pour une commande à pied;

20 kg pour une commande à main.»

Art. 33.

Les «tracteurs»[1] doivent être munis soit de deux dispositifs de freinage indépendants l'un de l'autre, soit d'un dispositif unique actionné par deux commandes différentes.

Le frein unique ou l'un des freins au moins doit agir simultanément sur les deux roues arrières et pouvoir rester bloqué, même en l'absence du conducteur, par un dispositif à action purement mécanique.

Les commandes des freins doivent pouvoir être maniées simultanément du siège même du conducteur; l'un des freins au moins doit pouvoir être actionné sans que le conducteur doive lâcher le volant de direction.

Art. 34.

(Règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

«Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des «tracteurs»[1] et des machines, et les remorques qui répondent aux dispositions de la directive 71/320/CEE du Conseil du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 88/194/CEE du Conseil du 24 mars 1988, ou à celles du Règlement (ECE) N° 13 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le freinage, accepté par règlement grand-ducal du 26 juillet 1983 sont réputés satisfaire aux dispositions des articles 27 à 30.»

Art. 35.

(Règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

«1. Les véhicules non spécifiés aux articles 28 et 34 doivent être munis d'un dispositif de freinage à action mécanique.

Sont exempts de la prescription d'avoir un système de freinage:

a) les véhicules spéciaux de l'Armée;

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

b) les machines conçues par le constructeur sans système de freinage;

c) les véhicules tirés ou poussés à bras, pour autant que le conducteur reste maître de son véhicule et demeure capable de les diriger et de les arrêter même dans les plus fortes déclivités.

2. Les véhicules dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg doivent être munis d'au moins une cale pouvant être placée aisément sous une roue.»

D. – *Marche en arrière*

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«**Art. 36.**

Tous les véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation et dont la masse à vide excède 400 kg, à l'exception de ceux de la catégorie L, doivent être munis d'un dispositif de marche en arrière actionné à partir du siège du conducteur.»

VIIe section. – Des appareils avertisseurs

A. – *Signaux acoustiques*

Art. 37.

(Règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

«Les véhicules automoteurs doivent être munis d'un avertisseur acoustique ayant un seul son continu; le niveau de pression acoustique doit être égal ou supérieur à 93 dB (A) et inférieur à 104 dB (A). Les avertisseurs qui répondent aux dispositions de la directive 70/388/CEE du Conseil du 27 juillet 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur sont réputés satisfaire aux prescriptions qui précèdent.

Pour les véhicules automoteurs mis en circulation avant le 1er janvier 1973 il suffit d'un avertisseur à son grave unique ou à plusieurs sons graves accordés, susceptibles d'être entendus à une distance de 100 m au moins.

Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée et aux machines automotrices.»

Art. 37bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 2 septembre 1992)*

Art. 38.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«Les cycles doivent être munis d'une sonnette. Les quadricycles légers doivent être munis d'un appareil avertisseur conforme à l'article 37. Les cyclomoteurs doivent être munis d'une sonnette ou d'un appareil avertisseur conforme à l'article 37.

Le son de la sonnette doit pouvoir être entendu à une distance d'au moins 50 mètres.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«**Art. 39.**

Les véhicules énumérés ci-après peuvent être munis d'un avertisseur sonore spécial, lorsque ces véhicules sont utilisés en service urgent: les véhicules de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises, de l'Armée, de l'Administration des services de secours, des services d'incendie et de sauvetage communaux et du service d'aide médicale urgente ainsi que les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang, les véhicules conduits en mission officielle par un membre de l'effectif du *(Règl. g.-d. du 18 décembre 2015)* «Service de Protection du Gouvernement», les véhicules de la Cour grand-ducale conduits en mission officielle par un membre de l'effectif du garage de la Cour grand-ducale et faisant partie d'un convoi placé sous la responsabilité de la Police grand-ducale ainsi que les véhicules de service utilisés par le haut-commissaire à la Protection nationale, par le directeur du Service de renseignement de l'Etat ou par le médecin-inspecteur chef de division de l'Inspection sanitaire.»

Art. 40.

Il est interdit de munir les véhicules visés aux art. 37 et 38 d'autres appareils avertisseurs que ceux qui y sont prescrits.

Néanmoins le Ministre des Transports peut autoriser l'emploi de signaux acoustiques spéciaux, réservés pour des usages et des services déterminés.

B. – *Signaux de direction et d'arrêt*

Art. 41.

A l'exception des motocycles, des «tracteurs»[1] sans cabine ou à cabine non fermée, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, appartenant à l'un des types suivants:

1° Bras mobile dépassant de part et d'autre le gabarit du véhicule et comportant un feu orange permanent lorsque le bras est en position horizontale.

2° Clignoteur blanc ou orange fixé aux parois latérales du véhicule.

3° Clignoteur fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière.

(. . .) *(supprimé par le règlement grand-ducal du 22 juin 2017)*

Les appareils énumérés ci-dessus doivent être disposés de manière que leurs indications soient visibles tant de l'avant que de l'arrière du véhicule.

Un dispositif supplémentaire doit être placé à l'arrière du véhicule automoteur ou de la remorque, dans le cas où la visibilité des signaux de direction n'y est pas garantie.

Cette dernière prescription ne s'applique ni aux «tracteurs»[1], ni aux machines.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Les véhicules automoteurs et les remorques peuvent être munis d'un signal de détresse. Toutefois, les véhicules qui effectuent le ramassage scolaire doivent être munis d'un signal de détresse; dans ce cas, le tableau de bord des véhicules doit être équipé d'un commutateur ainsi que d'un feu de contrôle qui indique que le signal de détresse fonctionne.»

Les véhicules automoteurs et leurs remorques, à l'exception des machines et des motocycles d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm^3 doivent être munis à l'arrière d'un feu-stop au moins, de couleur rouge ou orange, destiné à indiquer un ralentissement ou un arrêt brusque. Ce feu doit s'allumer lors de l'entrée en action du frein de service. Si le feu-stop est de couleur rouge son intensité lumineuse doit être supérieure à celle du feu rouge arrière lorsqu'il est groupé avec celui-ci ou lui est incorporé.

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«Art. 41bis.

Par dérogation aux dispositions de l'article 41, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg, après le 31 décembre 1966:

A l'exception des motocycles, des «tracteurs»[2] sans cabine ou à cabine non fermée, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, constitués par des feux clignotants et appartenant à l'un des types suivants:

1° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant et rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule;

2° clignoteur fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière;

3° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'arrière du véhicule éclairant rouge ou orange vers l'arrière;

4° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière.

Les indicateurs de direction du type mentionné sub 1° ne sont admis que sur les véhicules dont la largeur est égale ou inférieure à 1,60 m et dont la longueur ne dépasse pas 4 m.

Les indicateurs de direction du type mentionné sub 2° ne sont admis que s'ils peuvent être fixés de façon à ce que la distance entre les plages éclairantes des indicateurs de direction avant et arrière ne dépasse pas 6 m.

Dans le cas où des véhicules sont équipés d'indicateurs de direction des types mentionnés sub 3° et 4°, les indicateurs de direction fixés sur les parois latérales doivent se trouver à une distance égale ou inférieure à 1,80 m du point le plus avancé du véhicule.

Les remorques et semi-remorques doivent être munies au moins de deux indicateurs de direction de couleur rouge ou orange, placés symétriquement sur la face arrière.

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.
2 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

Lorsque le poids total maximum autorisé d'un ensemble de véhicules couplés, composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque ou semi-remorque, dépasse 3.500 kg, le véhicule le plus large au moins doit être muni d'indicateur de direction placés latéralement.

Seul des feux clignotants dont la fréquence est de 60 à 120 clignotements par minute sont admis.

Un indicateur de direction constitué de deux feux clignotants du même côté est considéré comme un seul feu lorsque l'alternance des feux est d'égale fréquence.

La distance entre les indicateurs de direction fixés de part et d'autre tant à l'avant qu'à l'arrière du véhicule, doit être de 600 mm au moins. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction doit être de 400 mm au moins. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction ne doit dépasser 1900 mm.

Dans tous les cas, les indicateurs de direction doivent être vus de l'avant ou de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian vertical longitudinal du véhicule à une distance de 10 m du véhicule.

Les véhicules automoteurs et leurs remorques, à l'exception des machines et des motocycles d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm^3, doivent être munis à l'arrière de deux feux-stop, de couleur rouge ou orange, destinés à indiquer un ralentissement ou un arrêt brusque. Toutefois, pour les motocycles d'une cylindrée dépassant 125 cm^3, il suffit d'un seul feu-stop répondant aux conditions du présent alinéa.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Les véhicules automoteurs et les remorques peuvent être munis d'un signal de détresse. Toutefois, les véhicules qui effectuent le ramassage scolaire doivent être munis d'un signal de détresse; dans ce cas, le tableau de bord des véhicules doit être équipé d'un commutateur ainsi que d'un feu de contrôle qui indique que le signal de détresse fonctionne.»

Les feux-stop 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 supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1600 mm. Ces feux doivent s'allumer lors de l'entrée en action du frein de service. Si le ou les feux-stop sont de couleur rouge, 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.»

(Règl. g.-d. du 6 novembre 1975)

«Art. 41ter.

Les prescriptions suivantes sont applicables aux motocycles qui sont immatriculés pour la première fois après le 25 novembre 1975:

Tout motocycle peut être muni soit de deux appareils indicateurs de direction lumineux à l'avant et de deux à l'arrière, soit de deux appareils indicateurs de direction lumineux latéraux.

La fréquence de clignotement de ces appareils doit être de 60 à 120 par minute.

Les indicateurs de direction précités doivent être de couleur orange et être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du motocycle. La distance entre les indicateurs de direction gauche et droit, mesurée entre les bords les plus proches des plages éclairantes, doit être à l'avant d'au moins 34 cm, à l'arrière d'au moins 24 cm et sur les deux côtés d'au moins 56 cm. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante d'un indicateur de direction doit être de 40 cm au moins.

Les indicateurs de direction doivent être vus de l'avant et de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian longitudinal du motocycle à une distance de dix mètres du véhicule.

Les véhicules automoteurs à trois roues assimilés à la catégorie des motocycles 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 ou orange. Ce feu doit s'allumer lorsque le frein sur la roue arrière est actionné. Le side-car peut être muni d'un feu-stop.

Les véhicules automoteurs à trois roues assimilés à la catégorie des motocycles et dont la largeur dépasse 0,75 m doivent être équipés de deux feux-stop. Ces feux doivent satisfaire aux prescriptions de l'article 41bis.»

(Règl. g.-d. du 31 octobre 1978)

«Art. 41quater.

Par dérogation aux dispositions des articles 41 et 41bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1er janvier 1979.

A l'exception des motocycles, des «tracteurs»[1] sans cabine ou à cabine non fermée, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, constitués par des feux clignotants et appartenant à l'un des types suivants:

1° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant et rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule;

2° clignoteur fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière;

3° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'arrière du véhicule, éclairant rouge ou orange vers l'arrière;

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«4° clignoteur blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière.»

Les indicateurs de direction du type mentionné sous 1° ne sont admis que sur les véhicules dont la largeur est égale ou inférieure à 1,60 m et dont la longueur ne dépasse pas 4 m.

Les indicateurs de direction du type mentionné sous 2° ne sont admis que s'ils peuvent être fixés de façon à ce que la distance entre les plages éclairantes des indicateurs de direction avant et arrière ne dépasse pas 6 m.

Dans le cas où les véhicules sont équipés d'indicateurs de direction des types mentionnés sous 3° et 4°, les indicateurs de direction fixés sur les parois latérales doivent se trouver à une distance égale ou inférieure à 1,80 m du point le plus avancé du véhicule.

Les remorques et semi-remorques doivent être munies au moins de deux indicateurs de direction de couleur rouge ou orange, placés symétriquement sur la face arrière.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Les voitures automobiles à personnes, les véhicules utilitaires, les camionnettes, les camions et les tracteurs de semi-remorque munis d'une attache-remorque doivent être équipés d'indicateurs de direction placés latéralement.»

Seuls des feux clignotants dont la fréquence est de 60 à 120 clignotements par minute, sont admis.

Un indicateur de direction constitué de deux feux clignotants du même côté est considéré comme un seul feu, lorsque l'alternance des feux est d'égale fréquence.

La distance entre les indicateurs de direction fixés de part et d'autre tant à l'avant qu'à l'arrière du véhicule doit être de 600 mm au moins. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction doit être de 350 mm au moins. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction ne doit pas dépasser 1500 mm. *(Règl. g.-d. du 15 février 1990)* «Si la structure du véhicule ne permet pas de respecter cette limite, les indicateurs de direction peuvent être placés à une hauteur maximum du sol de 2.100 mm. Les autobus peuvent être équipés de deux indicateurs de direction supplémentaires répondant aux conditions du présent article et fixés à une hauteur au-dessus du sol qui ne dépasse pas 2.100 mm.»

Le bord de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 400 mm de l'extrémité hors tout du véhicule.

Dans tous les cas, les indicateurs de direction doivent pouvoir être vus de l'avant ou de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian vertical longitudinal du véhicule à une distance de 10 m du véhicule.

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Les véhicules automoteurs et les remorques peuvent être munis d'un signal de détresse. Toutefois, les véhicules qui effectuent le ramassage scolaire doivent être munis d'un signal de détresse; dans ce cas, le tableau de bord des véhicules doit être équipé d'un commutateur ainsi que d'un feu de contrôle qui indique que le signal de détresse fonctionne.»

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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.

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

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.»

Les feux visés dans le présent article et les ampoules doivent être d'un type homologué par un des Etats membres des Communautés Européennes, et être placés correctement.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Les véhicules qui, du point de vue des feux-stop, répondent aux dispositions de la directive modifiée 76/758/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux d'encombrement, aux feux de position avant, aux feux de position arrière et aux feux-stop des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que les véhicules, qui du point de vue des indicateurs de direction répondent aux dispositions de la directive modifiée 76/759/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux indicateurs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article.»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1980)

«Art. 41quinquies.

Les prescriptions suivantes sont applicables aux motocycles qui sont immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 1981 et aux «cyclo-moteurs»[1] pour lesquels une carte d'identité est délivrée après le 1er janvier 1981:

Tout motocycle et tout «cyclo-moteur»[1] doit être muni soit de deux appareils indicateurs de direction lumineux à l'avant et de deux à l'arrière, soit de deux appareils indicateurs de direction lumineux latéraux.

La fréquence de clignotement de ces appareils doit être de 60 à 120 par minute.»

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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 «1er mars 1999»[2], 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.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«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 1er mars 1999. Il doit s'allumer dès qu'un frein de service est actionné; pour les motocycles immatriculés pour la première fois avant 1er mai 2000 cette obligation vaut uniquement si 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 1er mars 1999.»

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.»

(Règl. g.-d. du 15 février 1990)

«Les motocoupés doivent être équipés de deux feux-stop qui doivent satisfaire aux prescriptions de l'article 41bis.»

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.
2 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 18 mars 2000.

VIIIe section. – Des appareils d'éclairage

Art. 42.

(Arrêté g.-d. du 25 juin 1957)

«Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des machines, des «tracteurs»[1] et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:

(Arrêté g.-d. du 27 décembre 1957)

«1. – *A l'avant:*

(Règl. g.-d. du 20 juillet 1973)

a) De deux feux-route blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 100 m en avant du véhicule. A cette distance, «l'éclairement» de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux, doit être de 1 lux au moins.

(Règl. g.-d. du 20 juillet 1973)

b) De deux feux-croisement blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 25 m en avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers. Ces feux sont considérés comme éblouissants si des rayons directs intenses sont émis au-dessus du plan horizontal passant par l'axe des feux ou si «l'éclairement» à une distance de 25 m de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux et au-dessus de cette hauteur, est supérieure à 1 lux.

Toutefois, pour les feux-croisement à faisceau asymétrique, le maximum de 1 lux fixé à l'alinéa précédent peut être dépassé dans un angle de 15° sur la droite par rapport à l'axe des feux.

(Règl. g.-d. du 20 juillet 1973)

«L'éclairement» à une distance de 25 m de chaque feu doit être de 1 lux au moins à une hauteur de 15 cm au-dessus de la chaussée.

Les feux-croisement peuvent être remplacés par un système adapté aux feux-route, qui permet de remplir les conditions fixées ci-dessus.

Il suffit cependant que les feux-croisement des véhicules immatriculés à l'étranger soient conformes aux dispositions réglementant la matière dans leur pays d'immatriculation.

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«c) de deux feux-position blancs ou jaunes placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm de la largeur hors-tout du véhicule, visibles de nuit par atmosphère normale à une distance minimum de 150 m de l'avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers.»

Les deux feux de chacune des paires prescrites sub a), b) et c) doivent être d'égale intensité et être placés à la même hauteur au-dessus du sol et à égale distance de l'axe longitudinal du véhicule.

Le feu-route, le feu-croisement et le feu-position peuvent être groupés dans un boîtier commun. Le bord inférieur des phares ne peut se trouver à plus de 1,20 m du sol. Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial.»

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«Les véhicules automoteurs visés au présent article peuvent être munis en outre de feux brouillard blancs ou jaunes non éblouissants et d'un phare mobile. Les feux-brouillard doivent être au nombre de deux et être aménagés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement. Leur bord extérieur doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit du véhicule, lorsque ces feux ne sont pas branchés en parallèle avec les feux-position. Les feux-brouillard et le phare mobile doivent être branchés en parallèle avec les feux arrière.»

2. – *A l'arrière:*

a) De deux feux rouges au moins placés symétriquement de chaque côté et visibles la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'arrière du véhicule. Pour les véhicules de l'Armée, il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche.

b) D'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité de manière que le numéro d'immatriculation soit lisible la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 20 m de l'arrière du véhicule. Un feu supplémentaire peut éclairer le signe distinctif national.

c) D'au moins deux catadioptres rouges, de forme non triangulaire, placés à l'arrière du véhicule, symétriquement de chaque côté. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptres doit se trouver le plus près possible et en tout cas à

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Les catadioptres peuvent être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrières si ces derniers satisfont à la condition ci-dessus. Ces cadadioptres doivent être placés à une hauteur inférieure à 1,20 m du sol et être visibles la nuit par atmosphère limpide lorsqu'ils sont éclairés par des feux-route distants de 100 m.

Les feux sub 2 a) et b) doivent être placés à une hauteur inférieure à 1,20 m du sol. Cette hauteur peut être dépassée, s'il s'agit d'un tracteur ou d'un véhicule qui a une ou plusieurs portières dans la face arrière. Ces feux doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée.

Si un véhicule est muni d'un ou de deux feux de marche en arrière, ceux-ci ne peuvent être actionnés que par le levier de marche en arrière. Ces feux ne doivent éclairer la chaussée à plus de 10 m en arrière du véhicule.»

(Règl. g.-d. du 23 décembre 1971)

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

(Règl. g.-d. du 16 août 1982)

«Les véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial, les véhicules automoteurs équipés en dépanneuse, les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés et les véhicules automoteurs servant au transport de cruches à lait peuvent être munis d'un ou de deux feux blancs ou jaunes non éblouissants et en faire usage à l'arrêt pour éclairer la surface arrière du véhicule ou le véhicule traîné.»

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«Art. 42bis.

Par dérogation aux dispositions de l'article 42, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des machines, des tracteurs agricoles et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:

1. – *A l'avant:*

(Règl. g.-d. du 20 juillet 1973)

a) De deux feux-route blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 100 m en avant du véhicule. A cette distance, «l'éclairement» de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux, doit être de 1 lux au moins.

(Règl. g.-d. du 20 juillet 1973)

b) De deux feux-croisement blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 25 m en avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers. Ces feux sont considérés comme éblouissants si des rayons directs intenses sont émis au-dessus d'un plan horizontal passant par l'axe des feux ou si «l'éclairement» à une distance de 25 m de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux et au-dessus de cette hauteur, est supérieure à 1 lux.

Toutefois, pour les feux-croisement à faisceau asymétrique, le maximum de 1 lux fixé à l'alinéa précédent peut être dépassé dans un angle de 15° sur la droite par rapport à l'axe des feux.

(Règl. g.-d. du 20 juillet 1973)

«L'éclairement» à une distance de 25 m de chaque feu doit être de 1 lux au moins à une hauteur de 150 mm au-dessus de la chaussée.

Le bord extérieur des feux-croisement doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Toutefois, le bord extérieur de ces feux peut se trouver à plus de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, lorsque les feux-position sont branchés en parallèle avec les feux-croisement. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux-croisement doit être supérieure à 500 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1200 mm.

Les feux-croisement peuvent être remplacés par un système adapté aux feux-route, qui permet de remplir les conditions fixées ci-dessus.

Il suffit cependant que les feux-croisement des véhicules immatriculés à l'étranger soient conformes aux dispositions réglementant la matière dans leur pays d'immatriculation.

c) De deux feux-position blancs placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1600 mm.

Le feu-route, le feu-croisement et le feu-position peuvent être groupés dans un boîtier commun, placé symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Le bord supérieur de la plage éclairante ne peut se trouver à plus de 1200 mm du sol. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante doit être supérieure à 400 mm. Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial.

Les véhicules automoteurs visés au présent article peuvent être munis en outre de feux-brouillard blancs ou jaunes non éblouissants et d'un phare mobile. Les feux-brouillard doivent être au nombre de deux et être aménagés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement et leur bord extérieur doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit du véhicule. Les feux-brouillard et le phare mobile doivent être branchés en parallèle avec les feux arrière.

2. – *A l'arrière:*

a) De deux feux rouges placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'arrière du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1600 mm. Pour les véhicules de l'Armée il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche.

b) D'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité de manière que le numéro d'immatriculation soit lisible la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 20 m de l'arrière du véhicule. Un feu supplémentaire peut éclairer le signe distinctif national. Ces feux doivent être placés à une hauteur inférieure à 1200 mm du sol.

c) De deux catadioptres fixes, de couleur rouge, de forme non triangulaire, placés symétriquement par rapport à un plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule. Ils doivent être d'un modèle agréé par le Ministre des Transports. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptres doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces catadioptres doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces catadioptres ne doit dépasser 1200 mm. Les catadioptres peuvent être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrière si ces derniers satisfont aux conditions ci-dessus. Ils doivent être visibles la nuit par atmosphère limpide lorsqu'ils sont éclairés par des feux-route distants de 100 m.

Les feux sub a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée.

Si un véhicule est muni d'un ou de deux feux de marche en arrière, ceux-ci doivent être de couleur blanche ou jaune et ne peuvent être actionnés que par le levier de marche arrière. Ces feux ne doivent éclairer la chaussée à plus de 10 m en arrière du véhicule.»

(Règl. g.-d. du 23 décembre 1971)

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

(Règl. g.-d. du 16 août 1982)

«Les véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial, les véhicules automoteurs équipés en dépanneuse, les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés et les véhicules automoteurs servant au transport de cruches à lait peuvent être munis d'un ou de deux feux blancs ou jaunes non éblouissants et en faire usage à l'arrêt pour éclairer la surface arrière du véhicule ou le véhicule traîné.»

(Règl. g.-d. du 31 octobre 1978)

«Art. 42ter.

Par dérogation aux dispositions des articles 42 et 42bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1er janvier 1979:

Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des machines, des «tracteurs»[1] et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:

1. – *A l'avant:*

a) De deux ou quatre feux-route blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 100 m en avant du véhicule.

b) De deux feux-croisement blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 25 m en avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers.

Le bord extérieur des feux-croisement doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Toutefois, le bord extérieur de ces feux peut se trouver à plus de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, lorsque les feux-position sont branchés en parallèle avec les feux-croisement. Les bords intérieurs des plages éclairantes doivent être écartés d'au moins 600 mm.

La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux-croisement doit être égale ou supérieure à 500 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1200 mm.

Il suffit cependant que les feux-croisement des véhicules immatriculés à l'étranger soient conformes aux dispositions réglementant la matière dans leur pays d'immatriculation.

c) De deux feux-position blancs placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers.

Si le feu-position est incorporé dans un projecteur de couleur jaune, les feux-position peuvent être jaunes.

La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être égale ou supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit pas dépasser 1500 mm ou 2100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter 1500 mm.

Le feu-route, le feu-croisement et le feu-position peuvent être groupés dans un boîtier commun, placé symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Le bord supérieur de la plage éclairante ne peut se trouver à plus de 1200 mm du sol. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante doit être égale ou supérieure à 350 mm. Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules automoteurs affectés à un usage spécial.

Les véhicules automoteurs visés au présent article peuvent être munis en outre de feux-brouillard blancs ou jaunes non éblouissants et d'un phare mobile.

Les feux-brouillard doivent être au nombre de deux et être aménagés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement et la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante doit être égale ou supérieure à 250 mm. Leur bord extérieur doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Les feux-brouillard et le phare mobile doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière.

2. – *A l'arrière:*

a) De deux feux rouges placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visibles de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'arrière du véhicule. L'écartement minimal entre les bords intérieurs des deux plages éclairantes doit être de 600 mm. Cette distance peut être réduite à 400 mm lorsque la largeur du véhicule est inférieure à 1300 mm. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être égale ou supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit pas dépasser 1500 mm ou 2100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter 1500 mm. Pour les véhicules de l'Armée, il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche.

b) D'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité de manière que le numéro d'immatriculation soit lisible de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 20 m de l'arrière du véhicule. Un feu supplémentaire peut éclairer le signe distinctif national.

c) De deux catadioptres fixes, de couleur rouge, de forme non triangulaire placés symétriquement par rapport à un plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule. Ils doivent porter une marque d'homologation CEE. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptres doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces catadioptres doit être égale ou supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces catadioptres ne doit pas dépasser 900 mm. Les catadioptres peuvent être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrière si ces derniers satisfont aux conditions ci-dessus. Ils doivent être visibles de nuit par atmosphère limpide lorsqu'ils sont éclairés par des feux-route distants de 100 m.

Les feux sous a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée.

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

Si un véhicule est muni d'un ou de deux feux de marche arrière, ceux-ci doivent être de couleur blanche et ne peuvent être actionnés que par le levier de marche arrière. Ces feux ne doivent éclairer la chaussée à plus de 10 m en arrière du véhicule.

Les véhicules automoteurs ainsi que les remorques peuvent être munis en outre d'un ou de deux feux-brouillard rouges dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 1000 mm du sol. Si le véhicule est équipé d'un seul feu-brouillard rouge, celui-ci doit être placé à la face arrière gauche et à une distance minimum de 100 mm du feu-stop. Si le véhicule est équipé de deux feux-brouillard rouges, ceux-ci doivent être placés symétriquement de chaque côté de la face arrière à une distance minimum de 100 mm des feux-stop. Les feux-brouillard rouges doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. L'usage du ou des feux-brouillard rouges doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord.

(Règl. g.-d. du 16 août 1982)

«Les véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial, les véhicules automoteurs équipés en dépanneuse, les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés et les véhicules automoteurs servant au transport de cruches à lait peuvent être munis d'un ou de deux feux blancs ou jaunes non éblouissants et en faire usage à l'arrêt pour éclairer la surface arrière du véhicule ou le véhicule traîné.»

Les feux visés dans le présent article et les ampoules doivent être d'un type homologué par un des Etats membres des Communautés Européennes, et être placés correctement.»

(Règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

«Art. 42quater.

Les «tracteurs»[1] qui sont mis en circulation pour la première fois à partir du 1er juillet 1993 doivent répondre aux conditions de l'article 42ter.

Ils doivent en outre être pourvus d'un socle fixe à sept pôles, conforme à la norme ISO R/1724 permettant l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des outils, machines et véhicules qui y sont attelés. Les tracteurs répondant aux dispositions de la directive 75/323/CEE du Conseil, du 20 mai 1975, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la prise de courant montée sur les tracteurs agricoles ou forestiers à roues pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière sont réputés satisfaire à cette prescription.»

Art. 43.

(Arrêté g.-d. du 31 décembre 1956)

«Tout motocycle se trouvant sur la voie publique doit être muni à l'avant d'un ou de deux feux-route et feux-croisement conformes aux dispositions de l'art. 42, 1 sub a) et b). Il peut être muni en outre d'un ou de deux feux-position conformes aux dispositions de l'art. 42, 1 sub c).» *(Arrêté g.-d. du 25 juin 1957)* «Il suffit cependant que «l'éclairement»[2] des feux-croisement prescrite à l'art. 42 — 1 sub b) soit de 0,25 lux pour les motocycles d'une cylindrée maximum de 125 cm^3 et de 0,5 lux pour les motocycles d'une cylindrée supérieure à 125 cm^3.»

(Règl. g.-d. du 12 juillet 1973)

«Tout motocycle peut être muni à l'avant d'un ou de deux feux-brouillard blancs ou jaunes non éblouissants, qui doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. Si le motocycle est muni d'un seul feu-brouillard, celui-ci doit être fixé dans l'axe vertical et en dessous du feu-croisement. En cas de deux feux-brouillard, ceux-ci doivent être placés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement.»

Il doit être muni à l'arrière d'un feu rouge visible de l'arrière et d'un feu blanc éclairant la plaque d'identité, conformes aux dispositions de l'art. 42, 2 sub a) et b) ainsi que d'un catadioptre conforme aux dispositions de l'art. 42, 2 sub c).

Si un side-car est adapté au motocycle, il doit être muni d'un feu-position conforme aux dispositions de l'art. 42, 1 sub c) et d'un feu rouge conforme aux dispositions de l'art. 42, 2 sub a), fixés au flanc extérieur.

(Règl. g.-d. du 6 novembre 1975)

«Tout motocycle peut être muni en outre:

a) d'un ou de plusieurs feux de stationnement,
b) d'un catadioptre avant de couleur blanche et de forme non triangulaire ainsi que d'un ou de plusieurs catadioptres latéraux de couleur orange, aménagés à une hauteur minimum de 40 cm et à une hauteur maximum de 120 cm du sol,
c) d'un feu-brouillard rouge arrière placé à une distance minimum de 100 mm du feu-stop.

Si un side-car est adapté à un motocycle immatriculé pour la première fois après le 25 novembre 1975, ce side-car doit être équipé, en outre, d'un catadioptre arrière conforme aux dispositions de l'article 42,2 sous c). Par ailleurs, il peut être muni d'un

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 20 juillet 1973.

ou de plusieurs feux de stationnement, d'un catadioptre avant de couleur blanche et de forme non triangulaire ainsi que d'un catadioptre latéral de couleur orange.

Les feux rouges arrière, le feu blanc éclairant la plaque d'identité ainsi que le feu-position dont est équipé le side-car doivent s'allumer automatiquement dès qu'un feu quelconque est allumé à l'avant du motocycle.»

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Les feux et catadioptres des quadricycles ainsi que les feux et catadioptres arrière des tricycles doivent satisfaire aux prescriptions de l'article 42ter. Les feux et catadioptres avant des tricycles doivent satisfaire aux prescriptions du présent article.

Les véhicules qui satisfont 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 que celles-ci ont été modifiées dans la suite, sont réputés satisfaire aux dispositions du présent article.»

Art. 43bis.

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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 catadioptre 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 catadioptres 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 catadioptres 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 catadioptres 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.»

(Règl. g.-d. du 15 février 1990)

«2. Les cycles doivent être munis de respectivement une ou deux installations d'éclairage d'une puissance de 3W chacune, selon qu'ils sont à voie simple ou à deux voies.

Les cycles à voie simple doivent être munis à l'avant d'un feu blanc ou jaune, à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptre rouge de forme non-triangulaire. Les cycles à deux voies doivent être munis à l'avant de deux feux blancs ou jaunes et à l'arrière de deux feux rouges et de deux catadioptres rouges de forme non-triangulaire; ces feux et catadioptres doivent être fixés de manière à délimiter le gabarit du véhicule. Si le ou les feux avant donnent lieu à éblouissement, ils doivent être munis d'un dispositif permettant la suppression de l'éblouissement. *(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)* «Sur les cycles du genre vélo tout terrain (VTT) le feu blanc ou jaune avant peut être remplacé par un catadioptre blanc et le feu rouge arrière est facultatif; toutefois, dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, la présence des feux avant et arrière prévus au présent paragraphe est obligatoire.»

Les pédales des cycles doivent être munies de catadioptres blancs ou jaunes de forme non-triangulaire, visibles de l'arrière. *(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)* «En cas d'impossibilité technique de les fixer sur les pédales, ces catadoptres doivent se présenter sous forme de bandes réfléchissantes de couleur jaune ou blanche, fixées sur la partie arrière des chaussures du conducteur du cycle.

Les garde-boue arrière des cycles doivent être pourvus d'une bande réfléchissante de couleur jaune ou blanche d'une hauteur de 10 cm et d'une largeur de 3 cm. A défaut de garde-boue arrière cette bande doit être fixée aussi verticalement que possible sur une partie du cadre. La bande doit être visible de l'arrière.»

A partir du 1er juillet 1990, les roues avant et arrière de cycles doivent être signalées des deux côtés soit par deux catadioptres blancs ou jaunes, fixés aux rayons et espacés de 180°, soit par un nombre supérieur répartis de façon régulière et uniforme sur le contour des roues, soit par des pneumatiques dont les flancs sont munis de rubans circulaires continus de couleur blanche ou jaune réfléchissante.

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

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«3. Les installations d'éclairage et de signalisation d'un cycle traîné doivent répondre aux dispositions du paragraphe 2 du présent article concernant le dispositif d'éclairage arrière et latéral des cycles.

Les installations d'éclairage et de signalisation des autres véhicules traînés par un cycle doivent comporter:

– à l'arrière, un feu rouge, placé du côté gauche du véhicule ou deux feux rouges, placés de chaque côté du véhicule symétriquement par rapport à son axe longitudinal, et un catadioptre, placé du côté gauche du véhicule ou deux catadioptres, placés de chaque côté du véhicule symétriquement par rapport à son axe longitudinal, les catadioptres étant de couleur rouge de forme triangulaire longitudinale dont le sommet est dirigé vers le haut;
– sur chaque côté, au moins deux catadioptres jaunes, placés soit sur la roue du véhicule soit sur le véhicule lui-même; si les catadioptres latéraux sont placés sur la roue du véhicule, leur montage doit être symétrique par rapport au centre de la roue;
– à l'avant, un catadioptre blanc, placé du côté gauche, ou deux catadioptres blancs, placés de chaque côté du véhicule symétriquement par rapport à son axe longitudinal.

Sur un véhicule traîné à deux voies, les feux et catadioptres doivent être fixés de manière à délimiter clairement son gabarit.»

Art. 44.

(Règl. g.-d. du 15 février 1990)

«1. Les véhicules qui sont utilisés pour le service urgent et qui sont énumérés à l'article 39 peuvent être munis d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants. *(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)* «En outre, ces véhicules peuvent être équipés avec des dispositifs lumineux supplémentaires lorsque ceux-ci s'avèrent nécessaires dans le cadre de leur utilisation.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Les véhicules équipés en dépanneuse ou destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, les véhicules destinés et équipés aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne ainsi que les tracteurs doivent être équipés d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants, visibles de tout côté.

Les véhicules servant à l'entretien, au nettoyage, au déneigement ou au déblaiement de la voie publique, les véhicules servant à l'entretien de l'équipement routier, les véhicules servant au ramassage des déchets, les machines automotrices, les véhicules équipés d'une grue, les camions de type porte-conteneur ou porte-benne, les véhicules routiers destinés au transport de carburant, les véhicules routiers dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12, ainsi que les véhicules routiers qui escortent ces derniers véhicules, peuvent être munis d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants, assurant la visibilité de cet éclairage spécial de tout côté.

Les feux qui satisfont aux exigences du Règlement (ECE) N° 65 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux spéciaux d'avertissement pour automobiles sont réputés satisfaire aux prescriptions des alinéas précédents.»

Les véhicules automoteurs, dont la largeur dépasse 2 m, peuvent être munis sur chaque côté de la face avant d'un feu d'encombrement blanc et d'un catadioptre blanc de forme non triangulaire et sur chaque côté de la face arrière d'un feu d'encombrement rouge.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Les catadioptres prévus à l'alinéa qui précède sont obligatoires lorsque la largeur du véhicule dépasse 2,55 m. Les feux d'encombrement prévus à l'alinéa qui précède sont obligatoires lorsque la largeur du véhicule dépasse 1,30 m dans le cas des tricycles et 2,55 m dans le cas des autres véhicules. Les dispositions du présent alinéa ne sont pas applicables aux véhicules spéciaux de l'Armée.»

Ces feux ne doivent pas être éblouissants. Ils doivent être placés à l'extrémité du gabarit et, si possible, dans la partie supérieure du véhicule et être visibles à une distance suffisante. Dans tous les cas, la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être égale ou supérieure à 350 mm.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Les feux d'encombrement dont la configuration et l'installation répondent aux dispositions 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 les remorques ou 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 que celles-ci ont été modifiées dans la suite, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article.»

Les catadioptres prémentionnés doivent être fixés et placés symétriquement à moins de 400 mm du gabarit dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur des catadioptres doit être supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur des catadioptres ne doit pas dépasser 1.200 mm.

Peuvent être munis en outre du côté gauche ou de chaque côté sur la face latérale d'un feu de stationnement émettant une lumière blanche ou jaune non éblouissante vers l'avant et une lumière rouge ou jaune non éblouissante vers l'arrière:

a) les véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises entières, y compris celle du conducteur;

b) les autres véhicules automoteurs dont la longueur et la largeur n'excèdent pas respectivement 6 et 2 mètres.

Le feu de stationnement latéral peut être remplacé par un feu blanc ou jaune à l'avant et un feu rouge ou jaune à l'arrière. Dans tous les cas, ces feux doivent être placés à moins de 400 mm du gabarit du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante d'un feu de stationnement doit être supérieur à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ce feu ne doit pas dépasser 1.600 mm.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

Tous les véhicules automoteurs peuvent être munis en outre de chaque côté sur la face latérale de catadioptres fixes, de couleur jaune, placés symétriquement et parallèlement au plan longitudinal vertical du véhicule. La distance entre le sol et le bord «inférieur» de ces catadioptres doit être supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de ces catadioptres ne doit pas dépasser 1.200 mm.

Toute publicité lumineuse ou par surface réfléchissante est interdite sur tous les véhicules.

2. Lorsque les feux d'encombrement et les catadioptres prévus «à l'alinéa 4»[1] du paragraphe 1 sont montés sur un véhicule immatriculé pour la première fois au Luxembourg avant le 1er janvier 1967,

a) ils doivent être de couleur blanche ou jaune;

b) ils doivent, par dérogation au cinquième alinéa dudit paragraphe 1, être placés à moins de 400 mm du gabarit du véhicule ou, si le véhicule a une largeur supérieure à 2,5m, aux extrémités de la largeur hors tout du véhicule.

Dans les mêmes conditions, il suffit par dérogation au sixième alinéa du paragraphe 1 que les feux d'encombrement soient placés à la même hauteur et visibles à une distance suffisante, et que les catadioptres soient placés à la même hauteur et suffisamment bas pour pouvoir être frappés par les feux-croisement des autres véhicules.

Les huitième et neuvième alinéas du paragraphe 1 ne sont pas applicables aux véhicules visés dans le présent paragraphe.»

Art. 44bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 15 février 1990)*

Art. 45.

(Règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

«La face avant des remorques, des véhicules forains et des roulottes dont la largeur dépasse celle du véhicule tracteur, doit être pourvue de deux feux d'encombrement répondant aux conditions fixées à l'article 44, alinéas 3, 4 et 5 et placés de façon à faire reconnaître la largeur du véhicule.

La face arrière des remorques, des véhicules forains et des roulottes doit être pourvue des feux prévus à l'article 42ter, 2 sous a) et b) ainsi que de deux catadioptres rouges ayant la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est dirigé vers le haut et répondant aux conditions fixées à l'article 42ter, 2 sous c). Ces catadioptres doivent être d'un type homologué par un des Etats membres des Communautés Européennes et avoir au moins 150 mm et au plus 200 mm de côté; les catadioptres répondant à la directive 76/757/CEE du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux catadioptres des véhicules à moteur et de leurs remorques sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent alinéa.

Par dérogation à l'alinéa qui précède

– la face arrière des véhicules mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1979 doit être pourvue des feux prévus à l'article 42bis 2 sous a) et b) ainsi que de deux catadioptres rouges ayant la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est dirigé vers le haut et répondant aux conditions fixées à l'article 42bis 2 sous c);

– la face arrière des véhicules mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1967 doit être pourvue des feux prévus à l'article 42, 2 sous a) et b) ainsi que de deux catadioptres rouges ayant la forme d'un triangle dont un sommet est dirigé vers le haut et répondant aux conditions de l'article 42, 2 sous c).»

(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)

«Les véhicules traînés doivent être munis sur leur face arrière de deux catadioptres rouges ayant la forme d'un triangle dont un sommet est dirigé vers le haut et répondant aux conditions fixées à l'article 42bis, 2 sous c). Il suffit d'un catadioptre fixé sur la face arrière gauche des véhicules traînés par un cycle ou par un «cyclo-moteur»[2].»

Art. 45bis.

(Règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

«Il est interdit d'équiper les véhicules automoteurs visées dans la présente section à l'avant de plus de quatre feux-route, de deux feux-croisement, de deux feux-position et de deux feux-brouillard et à l'arrière de plus de deux feux rouges. Tou-

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 7 février 2013.
2 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

tefois, les motocycles ne doivent pas être équipés à l'avant de plus de deux feux-route, de deux feux-croisement, de deux feux-position, de deux feux-brouillard et à l'arrière de plus d'un feu rouge; les side-cars adaptés aux motocycles ne doivent pas être équipés à l'avant de plus d'un feu-position et à l'arrière de plus d'un feu rouge. Les véhicules répondant à 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 sont réputés satisfaire aux dispositions du présent alinéa.

Tous les feux de même nom doivent être de même couleur et d'égal éclairement. Les feux et paires de feux du même nom doivent être fixés à la même hauteur au-dessus du sol et être placés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule.

Tous les catadioptres de même couleur doivent être d'égale intensité réfléchissante et être placés à la même hauteur.

Les phares de longue portée des véhicules automoteurs doivent s'éteindre automatiquement avec les feux-route.

Il est interdit de monter sur les véhicules visés dans la présente section des feux et catadioptres autres que ceux qui y sont prévus.

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«Toutefois, les véhicules de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises peuvent:

a) être équipés d'un panneau lumineux non éblouissant monté à l'arrière du véhicule et portant l'inscription «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;
b) être munis d'un marquage périphérique rétro-réfléchissant qui est composé de bandes ainsi que d'inscriptions comportant notamment la mention «Police» ou «Douane» et qui est appliqué sur le pourtour du véhicule.

Les modèles du dispositif spécial et du marquage périphérique doivent être agréés 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.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 mai 2009)*

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 23 juillet 2016)*

Tout véhicule doit être aménagé de façon à ce que les feux rouges et les catadioptres ne puissent en aucun cas être masqués par une partie du véhicule ou du chargement.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Les véhicules dont objet aux alinéas 1, 2 et 3 du paragraphe 1er de l'article 44 qui sont destinés à des opérations spécifiques sur la voie publique peuvent être signalés à leurs faces par des bandes réfléchissantes à raies diagonales peintes soit en rouge et blanc, soit en orange et blanc, soit en jaune et blanc.»

Art. 45ter.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 1992)*

Art. 45quater.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 1992)*

Art. 45quinquies.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 1992)*

IXe section. – Des dispositifs visuels

Art. 46.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«1. Tout véhicule routier automoteur doit être aménagé de façon que la vue du conducteur soit suffisamment dégagée vers l'avant et vers les deux côtés, afin de lui permettre une conduite du véhicule en toute sécurité.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

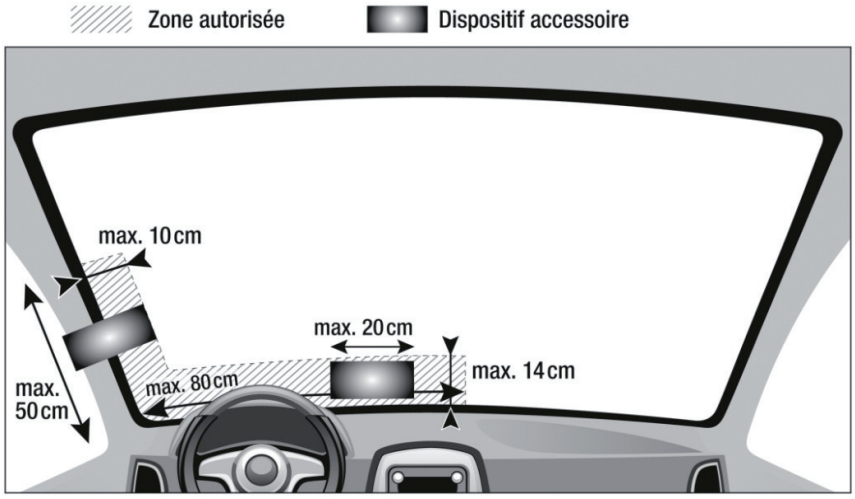
«2. Les lumières à l'intérieur du véhicule ne doivent pas gêner le conducteur.

Aucun objet étranger à l'équipement normal du véhicule ne doit gêner la vue du conducteur, ni se trouver dans le champ de vision de celui-ci.

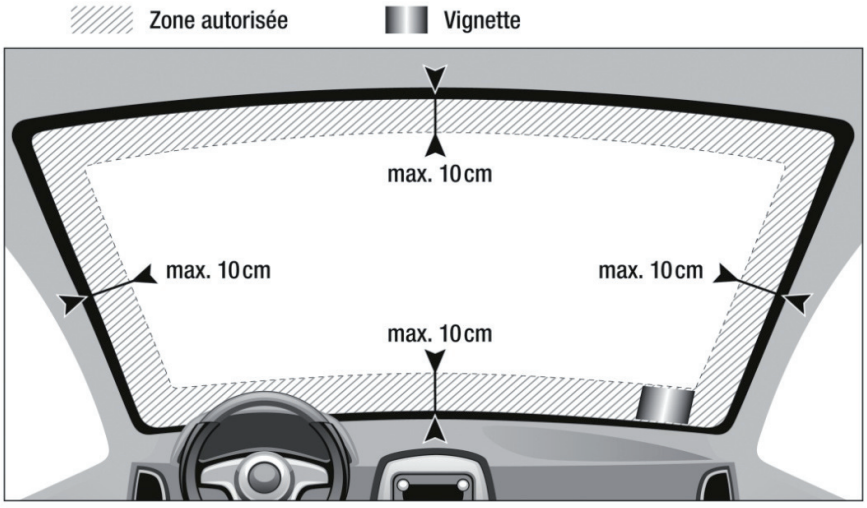
Pour les véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg, le champ de vision du conducteur vers l'avant est constitué par l'entièreté du pare-brise.

Toutefois:

a) un dispositif accessoire, tel que notamment un système de navigation, peut déborder dans le champ de vision du conducteur vers l'avant, à condition que ce dispositif ne dépasse pas 20 cm de côté et qu'il soit fixé de manière stable sur le tableau de bord, au montant du pare-brise près du conducteur ou sur le côté intérieur du pare-brise, de sorte qu'aucune partie du dispositif ne dépasse la zone autorisée telle que représentée sur le graphique ci-après. Les distances sont mesurées parallèlement au pare-brise; en cas de pare-brise incliné, la distance de 14 cm est mesurée verticalement à partir du tableau de bord.



b) une vignette délivrée à des fins spécifiques peut déborder dans le champ de vision du conducteur vers l'avant, à condition qu'aucune partie de la vignette ne dépasse la zone autorisée telle que représentée sur le graphique ci-après. Les distances sont mesurées parallèlement au pare-brise.



Pour les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg ainsi que pour les autobus et les autocars, le champ de vision du conducteur vers l'avant est défini par la surface du pare-brise balayée par le ou les essuies glaces.

3. Un film en matière plastique peut être apposé sur le pare-brise ou un vitrage latéral à l'avant du véhicule, à condition que le film soit homologué à cette fin par l'autorité nationale compétente en la matière d'un État membre de l'Espace économique européen; sur le pare-brise, ce film ne doit pas dépasser la zone autorisée telle que représentée sous b) du point 2. ou ne doit pas déborder dans le champ de vision vers l'avant des véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg ainsi que des autobus et des autocars.»

«4.»[1] Pour autant que le véhicule en soit équipé, le pare-brise doit être en un produit inaltérable, parfaitement transparent et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. Les objets vus par transparence ne doivent pas apparaître déformés.

Pour les véhicules des catégories M1, L5 et L7 immatriculés pour la première fois après le 1er octobre 1971, les prescriptions suivantes sont en outre applicables:

– Pour autant que le véhicule en soit équipé, le pare-brise doit être en verre lamellé ou trempé et répondre aux exigences du premier alinéa;
– Les vitrages latéraux à l'avant du véhicule doivent être en un produit inaltérable, parfaitement transparent et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris; la déformation éventuelle des objets vus par transparence ne doit pas constituer une gêne pour le conducteur; lorsque les vitrages sont en verre, celui-ci doit être lamellé ou trempé;
– Les vitrages autres que le pare-brise et les vitrages latéraux à l'avant du véhicule doivent être en un produit inaltérable, non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.

«5.»[1] Les vitrages qui satisfont aux exigences, soit de la directive modifiée 92/22/CE concernant les vitrages de sécurité et les matériaux pour vitrages des véhicules à moteur et de leurs remorques, soit du règlement modifié (ECE) N°43 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation du vitrage de sécurité et des matériaux pour vitrage destinés à être montés sur les véhicules à moteur et leurs remorques, sont réputés satisfaire aux exigences du présent article.»

Art. 46bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 22 avril 2009)*

Art. 47.

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«Les véhicules automoteurs à pare-brise, autres que les motocycles, doivent être munis de deux essuie-glace efficaces agissant chacun sur une moitié du pare-brise et permettant au conducteur d'avoir une visibilité suffisante. Les essuie-glaces doivent pouvoir fonctionner sans intervention constante du conducteur.

Un seul essuie-glace suffit, s'il est construit de façon à ce qu'il agisse efficacement sur une surface du pare-brise permettant au conducteur d'avoir une visibilité suffisante.

Pour les machines et les «tracteurs»[2] à pare-brise, il suffit d'un seul essuie-glace automatique ou non.» *(Règl. g.-d. du 15 mai 1976)* «Toutefois, pour les «tracteurs»[2] à pare-brise, qui sont immatriculés pour la première fois après le 30 avril 1976, cet essuie-glace doit être automatique.»

(Règl. g.-d. du 19 juillet 1971)

«Art. 47bis.

Outre les dispositions de l'article 47, les prescriptions du présent article sont applicables aux voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires qui sont immatriculés pour la première fois après le 1er octobre 1971:

Toute voiture automobile à personnes ou tout véhicule utilitaire pourvu d'un pare-brise doit être muni d'un dispositif de dégivrage et d'un lave-glaces en parfait état de fonctionnement.»

(Règl. g.-d. du 6 novembre 1975)

«Art. 47ter.

Par dérogation aux dispositions des articles 47 et 47bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux «tricycles»[3] qui sont immatriculés pour la première fois après le 25 novembre 1975:

Lorsque le véhicule est équipé d'un pare-brise, celui-ci doit être muni d'un ou de deux essuie-glaces conformes aux dispositions de l'article 47. Tout véhicule pourvu d'un pare-brise doit être muni d'un lave-glace.»

Art. 48.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«1. Les rétroviseurs intérieurs et extérieurs, de même que les dispositifs de vision indirecte équivalents, dont sont équipés les véhicules routiers automoteurs des catégories M2, M3, N2 et N3, immatriculés pour la première fois à partir du 26 janvier 2007, ainsi que les véhicules des catégories M1 et N1, immatriculés pour la première fois à partir du 26 janvier 2010, doivent répondre aux exigences de la directive modifiée 2003/97/CE du Parlement européen et du Conseil du 10 novembre 2003 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des dispositifs de vision indirecte et des véhicules équipés de ces dispositifs.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.
2 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.
3 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, les véhicules routiers automoteurs immatriculés pour la première fois à partir du 1er janvier 1973, à l'exception des machines automotrices ainsi que des véhicules sans cabine ou à cabine non fermée relevant des catégories L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, T1, T2, T3 et T4, doivent être équipés d'un rétroviseur intérieur et d'un rétroviseur extérieur monté du côté gauche du véhicule, répondant aux exigences suivantes:

a) Chaque rétroviseur doit avoir une surface d'au moins 50 cm².

b) Tout rétroviseur doit être fixé de telle sorte qu'il reste en position stable dans les conditions normales de conduite du véhicule.

c) Si le champ de vision du rétroviseur intérieur n'est pas suffisant, celui-ci doit être remplacé ou suppléé par un rétroviseur extérieur, monté du côté droit du véhicule.

d) Tout rétroviseur doit être placé de manière à permettre au conducteur, assis sur son siège en position normale de conduite, de surveiller la voie publique vers l'arrière du véhicule.

e) Le rétroviseur intérieur doit être réglable par le conducteur en position de conduite.

f) Le rétroviseur extérieur placé du côté du conducteur doit être réglable de l'intérieur du véhicule, la portière étant fermée, le verrouillage en position pouvant toutefois être effectué de l'extérieur. Ces dispositions ne s'appliquent toutefois pas aux rétroviseurs extérieurs qui, après avoir été rabattus sous l'effet d'une poussée, peuvent être remis en position sans réglage.

Les rétroviseurs, de même que les dispositifs de vision indirecte équivalents, qui répondent aux exigences de la directive modifiée 2003/97/CE précitée, sont réputés satisfaire aux prescriptions de l'alinéa précédent.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, les véhicules des catégories N2 et N3 tombant sous l'application de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté et ayant été immatriculés pour la première fois à partir du 1er janvier 2000, doivent être équipés, à partir du 1er avril 2009, de rétroviseurs répondant aux exigences de la directive 2007/38/CE précitée.

3. Les machines automotrices ainsi que les véhicules sans cabine ou à cabine non fermée relevant d'une des catégories L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, T1, T2, T3 et T4, qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1er mai 1976, doivent être équipés d'au moins un rétroviseur extérieur monté du côté gauche du véhicule et répondant aux prescriptions sous a), b), d) et f) du paragraphe 1.

Tout véhicule visé à l'alinéa précédent qui relève d'une des catégories L5, L6 et L7 doit en outre être équipé d'un rétroviseur extérieur monté du côté droit du véhicule, si le champ de vision du rétroviseur placé sur le côté gauche est insuffisant.

4. Tout véhicule routier automoteur qui n'est pas visé par les dispositions d'un des paragraphes 1., 2. ou 3. du présent article doit être équipé d'un rétroviseur de dimensions suffisantes, disposé et fixé de manière à permettre au conducteur de surveiller de son siège la chaussée vers l'arrière du véhicule.»

Art. 48bis.

(Règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

«Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée.»

Art. 48ter.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 2 septembre 1992)*

Xe section. – Des dispositifs spéciaux

Art. 49.

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«A) Tous les véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation au Grand-Duché, à l'exception des «tracteurs»[1], des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, doivent être équipés d'un indicateur de vitesse et d'un compteur kilométrique, fixés à portée de vue du conducteur. Ils doivent se trouver en parfait état de fonctionnement et leurs indications doivent également être lisibles de nuit sans gêner le conducteur.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 29 janvier 1987)*

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 juillet 1986)*

B) *(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)* «Les véhicules qui effectuent le ramassage scolaire dans le cadre de l'enseignement fondamental ou de l'éducation différenciée, doivent être munis à leurs faces avant et arrière d'un panneau amovible à fond orange présentant un bord noir de 2 cm de largeur et portant en noir le symbole du panneau additionnel du modèle 9.» *(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)* «Le panneau arrière doit avoir une dimension d'au moins 50 x 50 cm et être en matière réfléchissante. Le panneau avant doit avoir une dimension d'au moins 25 x 25 cm. La hauteur du symbole doit être des 2/3 de celle du panneau.

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

L'usage de ce panneau n'est autorisé qu'au cours de l'exécution d'un ramassage scolaire. Il commande la prudence et indique aux autres conducteurs qu'aux arrêts des véhicules qui en sont munis, des enfants peuvent traverser la chaussée.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 23 décembre 1971)*

(Règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

«C) Lorsqu'ils se trouvent en position horizontale, les plateaux de chargement des élévateurs dont est équipé un véhicule destiné au transport de choses, doivent être signalés par des dispositifs appropriés, tels que calottes, fanions, triangles de présignalisation, disposés ou fixés en sorte que les autres usagers de la route ne puissent se méprendre sur la position et les dimensions de ces plateaux.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«D) Les autobus, les autocars, les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques immatriculés pour la première fois à partir du 1er janvier 1988 doivent être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse qui satisfait:

– aux prescriptions techniques fixées à l'annexe de la directive modifiée 92/24/CEE du Conseil du 31 mars 1992 relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur, cette condition ne s'appliquant toutefois pas aux véhicules précités immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2005;
– aux critères de la directive modifiée 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté européenne, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur.

Les dispositifs limiteurs de vitesse ne peuvent être installés, calibrés et réglés que par des ateliers ou des organismes agréés à cette fin par le ministre des Transports.

Tout dispositif limiteur de vitesse doit être réglé de telle manière que la vitesse du véhicule routier qui en est équipé ne puisse pas dépasser:

– 100 km/h pour les autobus et les autocars;
– 90 km/h pour les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques.

Lors du contrôle technique des véhicules routiers soumis à l'obligation d'être équipé avec un limiteur de vitesse sur base des dispositions du présent article, l'organisme de contrôle technique doit vérifier, dans toute la mesure du possible, le fonctionnement correct et conforme du limiteur de vitesse, dont tout particulièrement son aptitude à empêcher lesdits véhicules de dépasser les vitesses limites prescrites à l'alinéa précédent.

Pour les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 12.000 kg et pour les autobus et les autocars dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 10.000 kg, les prescriptions ci-avant ne sont applicables:

– qu'à partir du 1er janvier 2005 pour les véhicules précités immatriculés pour la première fois à partir de cette date;
– qu'à partir du 1er janvier 2006 pour les véhicules précités immatriculés pour la première fois entre le 1er janvier 2001 et le 1er janvier 2005;
– qu'à partir du 1er janvier 2007 pour les véhicules visés au tiret précédent et qui sont affectés exclusivement à des transports nationaux.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas:

– aux véhicules de l'armée;
– aux véhicules routiers qui, par construction, ne peuvent pas dépasser les vitesses prévues au troisième alinéa;
– aux véhicules routiers qui sont utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39;
– aux véhicules routiers qui sont utilisés à des fins d'essais scientifiques;
– aux autobus qui assurent uniquement des services publics en agglomération.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«E) Des dispositifs destinés à transporter des choses peuvent être montés sur l'attache-remorque des véhicules, à condition que

– ils ne dépassent pas l'arrière du véhicule de plus d'un mètre;
– ils ne dépassent pas, y compris leur chargement, le gabarit du véhicule;
– la masse en charge ne dépasse pas la masse maximale autorisée sur le point d'attelage.»

(Règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

«Lorsque ce dispositif masque ou nuit à la visibilité des feux et catadioptres dont le véhicule doit être équipé, le dispositif doit être muni d'un système d'éclairage dédoublant le fonctionnement des feux du véhicule et assurant la visibilité réglementaire des feux et catadioptres.»

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«Lorsque le dispositif masque ou nuit à la visibilité de la plaque d'immatriculation arrière, le dispositif doit être muni d'une plaque d'immatriculation complémentaire répondant aux dispositions du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.»

(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)

«F) Des véhicules qui sont conçus selon des techniques nouvelles ou des principes non réglementés ou incompatibles par nature avec les dispositions des articles 2 à 54 et qui servent à des essais techniques ou scientifiques, peuvent être admis à la circulation à condition d'être munis à l'avant et à l'arrière d'un signe distinctif portant l'inscription «essai scientifique», l'usage de ce signe distinctif étant subordonné à une autorisation individuelle du ministre des Transports.

G) Les camions, les tracteurs de semi-remorques et les autocars servant à l'instruction pratique et à la réception de l'examen pratique doivent être munis à la face arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules d'un panneau non éblouissant à fond blanc présentant un bord noir de 2 cm de largeur et portant en dessous du signal A,21 de l'article 107 l'inscription en noir «AUTO-ECOLE». Les dimensions du panneau doivent être d'au moins 50 × 50 cm. La hauteur additionnée du signal et de l'inscription doit représenter au moins les deux tiers de celle du panneau.

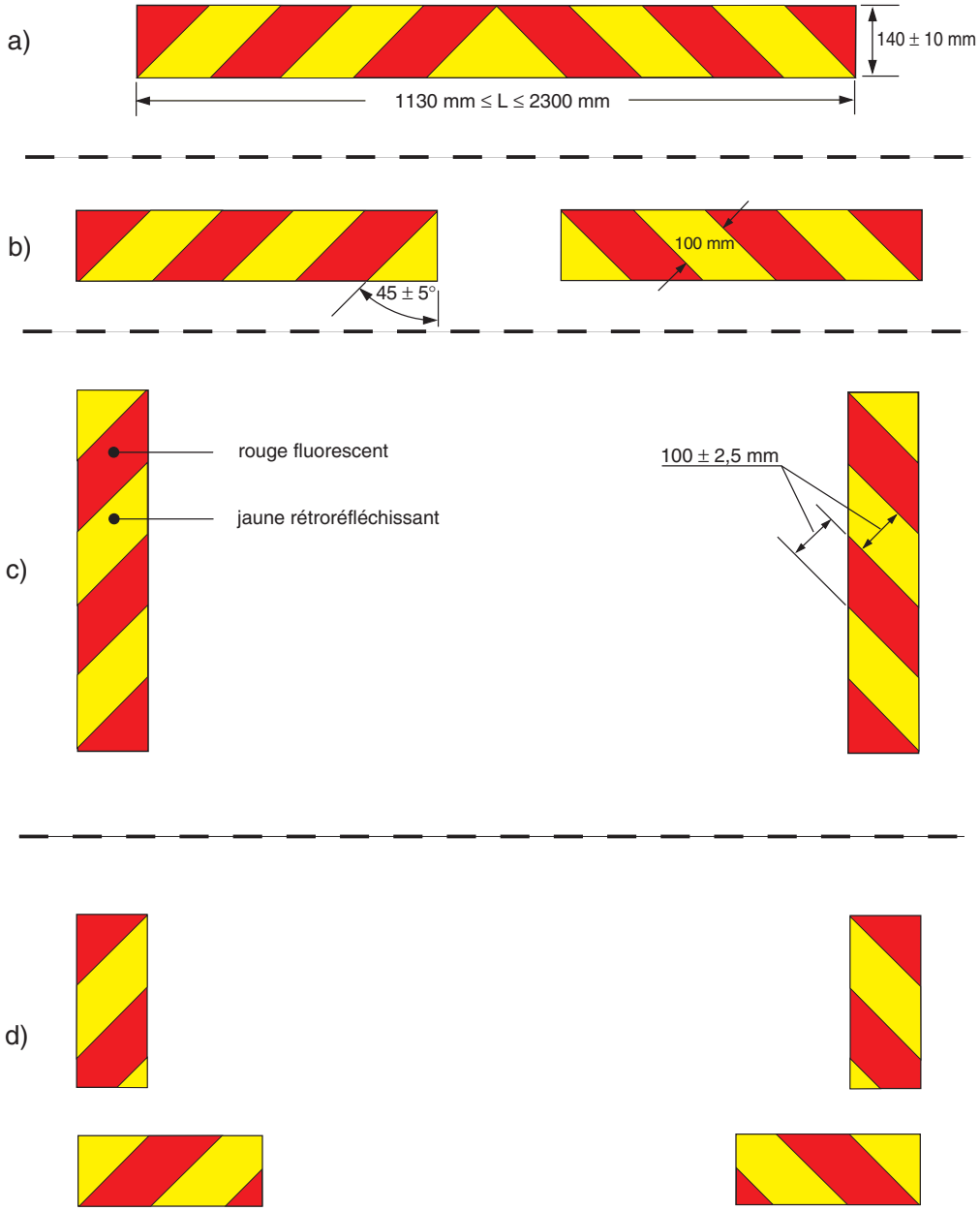
Si le véhicule ou l'ensemble de véhicules ne servent pas à l'instruction ou à la réception d'examens pratiques le panneau doit être enlevé ou masqué.»

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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

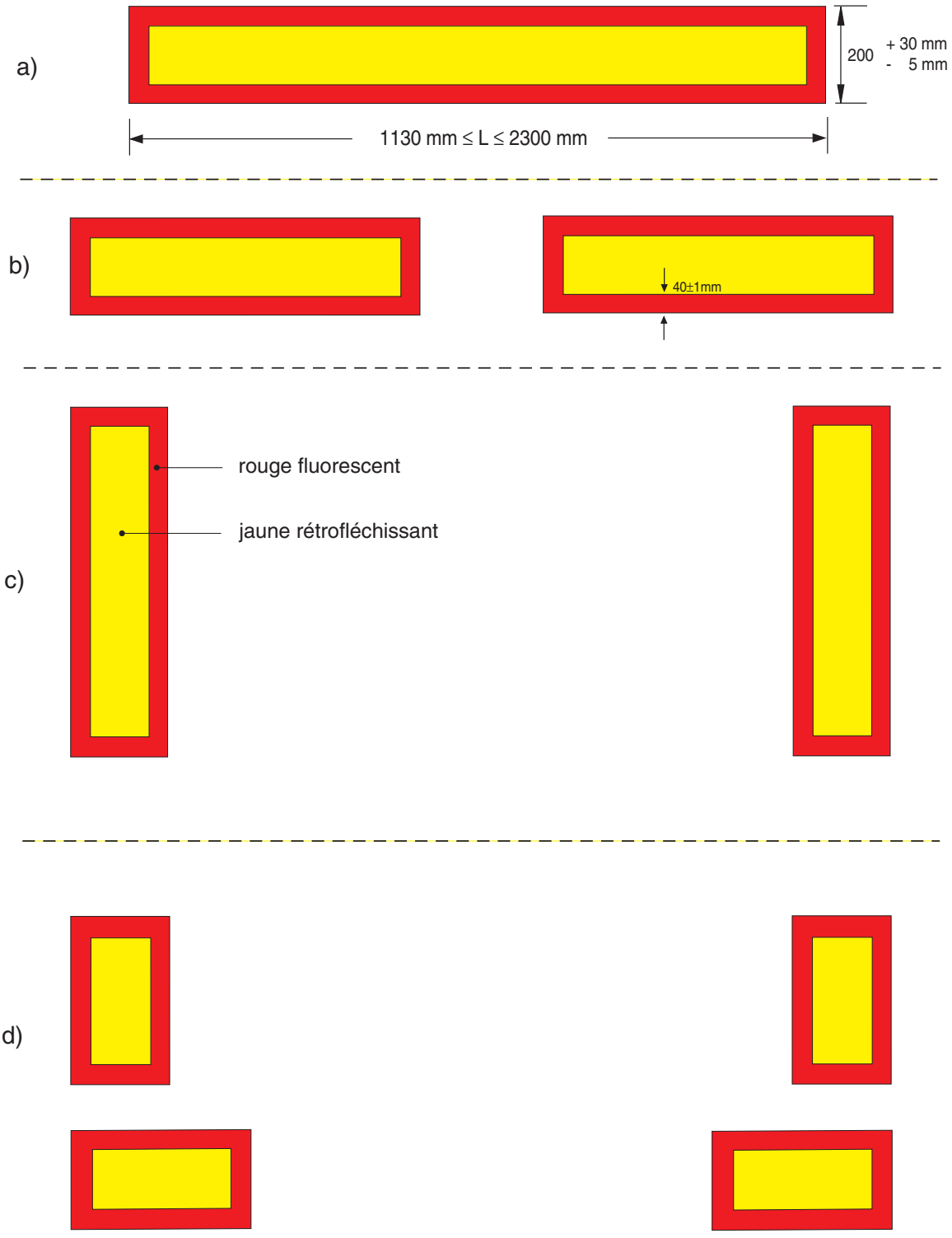
Plaques d'identification arrière pour camions et tracteurs de semi-remorque



Les plaques destinées à être montées sur des remorques ou semi-remorques doivent avoir un fond jaune rétro-réfléchissant 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 1er mars 1999.»

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«I)» Les prescriptions des paragraphes A), B) et C) ne s'appliquent ni aux machines, ni aux véhicules spéciaux de l'armée, ni aux véhicules du service d'incendie.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 13 janvier 2005)*

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«J) Lorsqu'un siège avant autre que celui correspondant à la place du conducteur est équipé d'un coussin gonflable frontal, l'interdiction prévue à l'article 160bis d'employer sur ce siège un dispositif de retenue pour enfants tourné vers l'arrière doit être indiquée conformément au Règlement (ECE) n° 94 complété concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision frontale, accepté par le règlement grand-ducal modifié du 30 janvier 1983.

L'étiquette de mise en garde doit être solidement fixée et située de façon à pouvoir être vue facilement par une personne s'apprêtant à installer un dispositif de retenue pour enfants tourné vers le siège en question. Une référence permanente doit être visible à tout moment dans le cas où la mise en garde n'est pas visible lorsque la porte est fermée. Cette prescription ne s'applique pas aux sièges équipés d'un système automatique de désactivation du coussin gonflable lorsqu'un dispositif de retenue pour enfants tourné vers l'arrière est installé.

Les dispositifs de retenue pour enfants tournés vers l'arrière doivent être munis d'une étiquette visible lorsque le dispositif est installé et portant l'avertissement: «TRES HAUT RISQUE - A ne pas utiliser sur des sièges de passagers équipés de coussins gonflables». Cette étiquette peut également être rédigée en langue luxembourgeoise, allemande ou anglaise.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«K) A partir du 1er juin 2008, un triangle de présignalisation répondant aux exigences du Règlement (ECE) N° 27 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des triangles de présignalisation doit se trouver à bord de tout véhicule routier automoteur ayant au moins quatre roues.

L) A partir du 1er juin 2008, au moins un vêtement de sécurité répondant aux exigences d'une des normes EN 471 ou EN 1150 doit se trouver à bord de tout véhicule routier automoteur, à l'exception des véhicules des catégories L1 et L2.»

(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)

«M) A partir du 15 juin 2008, et sans préjudice des dispositions du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, les véhicules des catégories N1, N2 et N3 ainsi que les véhicules à usage spécial dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg doivent être munis d'un extincteur d'incendie portatif d'une capacité minimale de 2 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, cet extincteur devant être solidement fixé dans la cabine de conduite, à portée de main du conducteur.

Les véhicules de la catégorie N3 doivent en outre être munis d'un deuxième extincteur d'incendie portatif, d'une capacité minimale de 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, cet extincteur devant être installé de telle manière sur le véhicule qu'il soit aisément accessible de l'extérieur du véhicule.

Tout extincteur dont est muni un véhicule routier en vertu du présent paragraphe doit être pourvu d'un plombage qui permet de vérifier qu'il n'a pas été utilisé. En outre, il doit porter une marque de conformité en cours de validité et indiquant notamment l'année et le mois d'expiration de cette validité, cette marque devant avoir été apposée par un organisme agréée ou reconnu à cette fin dans un État membre de l'Espace Économique Européen. *(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)* «La prédite validité ne peut pas dépasser une année pour un extincteur d'incendie d'une capacité minimale de 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, et quatre années pour un extincteur d'une capacité minimale inférieure à 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent.»

Pour les véhicules ayant été immatriculés avant le 15 juin 2008 et tombant sous l'application des dispositions du présent paragraphe, ces dispositions ne s'appliquent qu'à partir du 15 juin 2010.

N) A partir du 15 juin 2008, les véhicules des catégories N2 et N3 ainsi que les véhicules à usage spécial dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg doivent être munis d'un coffret de secours contenant des objets et produits pharmaceutiques nécessaires aux premiers soins en cas d'accident.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«O) Il est interdit de mettre en circulation un véhicule routier muni d'équipements ou de marquages pouvant mener à confusion entre ce véhicule et les véhicules de la Police, de l'Administration des douanes, de l'Administration des services de secours, des services d'incendie et de sauvetage et du service d'aide médicale urgente, les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang, ainsi que les véhicules d'autres Administrations publiques.

Le ministre peut, par décision individuelle, accorder une dérogation pour la préservation du patrimoine automobile.»

(Règl. g.-d. du 10 avril 1975)

«Art. 49bis.

Les «tracteurs»[1] qui seront immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 1975 devront être équipés d'une cabine ou d'un cadre de protection suffisamment robustes pour protéger efficacement les conducteurs et passagers en cas de renversement ou de culbute de ces véhicules.»

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«Les «tracteurs»[1] 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»[1] 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.»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Art. 49ter.

1. Tout fauteuil roulant à moteur doit être muni au moins des équipements et systèmes suivants:

– de pneus appropriés et en bon état, adaptés à ses vitesse et masse maximales;
– d'un système de freinage à action rapide, adapté à ses vitesse et masse maximales et capable de l'arrêter et de l'immobiliser en toute sécurité, même dans les déclivités;
– à l'arrière, d'au moins un catadioptre non triangulaire, de couleur rouge.

2. Un fauteuil roulant à moteur ne doit pas comporter des parties ou éléments pouvant mettre en danger les autres usagers.»

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«XIe section. – Des dispositions générales concernant les sections I à X»

Art. 50.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Il est interdit de mettre ou de faire mettre en circulation ou d'y maintenir un véhicule dont un ou plusieurs organes ou équipements ont été remplacés, modifiés ou enlevés de façon à en altérer la conformité au type réceptionné ou le fonctionnement règlementaire, notamment en ce qui concerne la puissance ou la vitesse par construction.

Une nouvelle classification d'un véhicule antérieurement mis en circulation ne peut intervenir que sur production d'un certificat du constructeur dont il résulte que du point de vue technique rien ne s'oppose à cette classification.»

(Règl. g.-d. du 27 janvier 2001)

«Il est également interdit d'altérer, de transformer, d'enlever ou de remplacer les numéros de fabrication du moteur et du châssis. En cas de remplacement du moteur, d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis, il est interdit de frapper dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de l'élément remplacé ou un autre numéro.» *(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)* «Seule la Société Nationale de Circulation Automobile, ci-après dénommée SNCA, est autorisée à procéder à la refrappe d'un numéro de fabrication ou de châssis, notamment dans le cas de la transformation, de la modification ou de la réparation d'un véhicule, de nature à affecter ou modifier une des caractéristiques techniques figurant dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de réception de ce véhicule.»

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Art 50bis.

Les dispositions des articles 2 à 50 obligent le propriétaire et le conducteur.»

XIIe section. – Du transport de personnes

A. – *Généralités*

Art. 51.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules de l'armée.

2. Il est interdit de transporter des passagers:

1) à l'aide d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation: autrement que sur les places inscrites sur son certificat d'immatriculation; cette disposition s'applique également au conducteur du véhicule;
2) à l'aide d'un véhicule routier non soumis à l'immatriculation: autrement que sur des places assises;

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

3) sur les places assises d'un véhicule routier: autrement que sur des sièges appropriés, répondant aux exigences respectivement des articles 52 ou 53; cette disposition s'applique également au conducteur du véhicule.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«4) sur la surface ou dans la cellule de chargement d'un véhicule routier, sauf dans les conditions sous b) de l'alinéa 3.»

Le nombre maximal de places, assises, debout et autres, d'un véhicule routier est limité à neuf, excepté pour les véhicules des catégories M2 et M3.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Les dispositions des deux alinéas précédents ne s'appliquent toutefois pas:

a) aux véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation servant à un usage public spécial, à condition que ces véhicules circulent à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h, ainsi qu'aux véhicules automoteurs de la police grand-ducale et des services d'incendie et de secours, à condition que les dérogations qui sont applicables à ces véhicules soient mentionnées sur leur certificat d'immatriculation;

b) aux véhicules traînés destinés à servir occasionnellement au transport de personnes assises sur des sièges ou banquettes aménagées sur leur surface ou dans leur cellule de chargement, à condition pour un tel véhicule d'être couvert par une autorisation ministérielle délivrée sur avis de la SNCA qui, à cette fin, peut procéder à l'agréation du véhicule;

c) aux véhicules participant à des événements spéciaux, tels que notamment les véhicules opérant comme véhicules-balai à l'occasion d'épreuves sportives ou les véhicules participant à des cortèges, sous réserve pour ces véhicules d'être couverts par une assurance spéciale et de circuler dans le respect des conditions à arrêter de cas en cas par le ministre ayant les transports dans ses attributions.»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«3. Le transport de personnes, autres que la personne à mobilité réduite, est interdit sur un fauteuil roulant à moteur.»

Art. 51bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

Art. 51ter.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

Art. 51quater.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

Art. 52.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules routiers des catégories L1, L3 et L4, ni aux véhicules des catégories L2, L5, L6 et L7 non munis d'une carrosserie, ni aux cycles et aux véhicules routiers assimilés aux cycles, ni aux véhicules routiers traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles, ni aux véhicules de l'armée.

2. Aux places assises d'un véhicule routier doivent correspondre des sièges ou des banquettes, solidement fixés ou ancrés à la structure du véhicule et verrouillés dès que le véhicule se trouve en mouvement. Aux places autres que les places assises et les places debout, doivent correspondre des strapontins, des couchettes, des brancards ou des fauteuils roulants.

A chaque siège, banquette et fauteuil roulant destiné à servir de place assise dans un véhicule routier doit correspondre un dossier solide.

A chaque siège, banquette ou strapontin destiné à servir de place assise dans un véhicule routier doivent correspondre soit deux repose-pieds, soit une partie de la carrosserie du véhicule et de ses accessoires, permettant tant au conducteur du véhicule qu'aux passagers dont la taille dépasse 150 cm d'y appuyer leurs pieds lorsque le véhicule est en mouvement.

Pour les véhicules routiers de la catégorie M1 qui ont été immatriculés à partir du 1er octobre 1971, les sièges avant rabattables de même que les dossiers rabattables vers l'avant de ces sièges doivent se verrouiller automatiquement en position normale. Pour ces véhicules ainsi que pour les véhicules routiers des catégories N1, N2, N3, M2 et M3 qui ont été immatriculés à partir du 21 avril 2006, les sièges et les banquettes coulissants de même que leurs dossiers rabattables doivent pouvoir être verrouillés dans toutes les positions prévues.

3. Le siège réservé au conducteur d'un véhicule routier doit avoir une largeur d'au moins 55 cm, hormis pour les véhicules de la catégorie T, les véhicules des catégories L2, L5, L6 et L7 munis d'une carrosserie ainsi que les machines, pour lesquels il suffit à ce titre d'une largeur d'au moins 40 cm. Le plan médian vertical du siège du conducteur doit passer par le centre du dispositif de direction. Pour les véhicules de la catégorie T et les machines, un siège en forme de selle, permettant au conducteur de s'y asseoir en toute sécurité, est réputé satisfaire à ces exigences.

Les places autres que celle du conducteur sur les sièges, les banquettes, les couchettes et les brancards d'un véhicule doivent avoir une largeur d'au moins 40 cm pour chaque personne transportée. Pour une place assise à côté du conducteur, la largeur est mesurée à partir soit de l'espace réservé au conducteur, soit de la position la plus défavorable du levier du frein à main ou du levier du changement de vitesse, si ces leviers se trouvent dans le plan longitudinal des sièges avant, soit de la position la plus défavorable du levier d'embrayage s'il s'agit d'un véhicule à embrayage automatique ou semi-automatique, étant entendu que dans tous les cas la dimension la plus défavorable est prise en considération. Pour les places assises en arrière du conducteur, la largeur est mesurée à hauteur du coussin du siège contre le dossier, l'espace disponible au-delà de neuf places assises n'étant pas considéré.

4. A partir du 20 octobre 2007, les véhicules routiers des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3 ne peuvent plus être immatriculés pour la première fois que s'ils répondent, en ce qui concerne leurs sièges, les ancrages de ces sièges et les appuis-tête dont ces sièges sont équipés, aux prescriptions de la directive modifiée 74/408/CEE du Conseil du 22 juillet 1974 relative aux sièges, à leurs ancrages et aux appuis-tête des véhicules à moteur.

5. Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1., 2. et 3., les véhicules routiers qui répondent, en ce qui concerne leurs sièges, les ancrages de ces sièges et les appuis-tête dont ces sièges sont équipés, aux prescriptions de la directive modifiée 74/408/CEE précitée, sont réputés satisfaire aux exigences du présent article.»

Art. 52bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 21 juillet 1981)*

Art. 53.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Il est interdit de transporter des personnes à l'aide de cycles, de véhicules routiers assimilés aux cycles, de véhicules routiers traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles, de véhicules routiers des catégories L1, L3 et L4 ainsi que de ceux des catégories L2, L5, L6 et L7 non munis d'une carrosserie, autrement que dans les conditions suivantes:

- le nombre de places est limité:
  - à deux pour les véhicules des catégories L1, L2 et L3 ainsi que pour les véhicules routiers traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles;
  - à quatre pour les véhicules des catégories L4, L5, L6 et L7, le nombre de places étant limité à deux dans le side-car du véhicule de la catégorie L4;
- la longueur d'un siège unique conçu pour le transport de deux personnes assises l'une derrière l'autre est supérieure à 50 cm;
- les sièges du side-car d'un véhicule de la catégorie L4 mis en circulation pour la première fois à partir du 1er mai 2008 ont une largeur d'au moins 40 cm et sont munis d'un système de retenue adéquat;
- le siège spécial destiné au transport d'un enfant dont la taille n'atteint pas 150 cm est adapté au poids et à la taille de l'enfant transporté et muni d'un système de retenue adéquat;
- à chaque place assise sur un siège ou dans un siège spécial correspondent soit deux repose-pieds, soit une partie de la carrosserie du véhicule, soit une partie du siège spécial, permettant tant au conducteur du véhicule qu'à toute personne transportée d'appuyer ses pieds lorsque le véhicule est en mouvement.

2. Les passagers sur les véhicules routiers des catégories L3 et L4 ainsi que sur ceux des catégories L5 et L7 non munis d'une carrosserie doivent:

- être âgés de 12 ans au moins;
- avoir une taille suffisante leur permettant un usage adéquat des repose-pieds;
- faire obligatoirement usage des repose-pieds; cette exigence s'applique également au conducteur de ces véhicules.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas aux passagers transportés dans le side-car d'un véhicule de la catégorie L4, à condition que:

- les sièges du side-car répondent aux exigences du troisième tiret du paragraphe 1.;
- chaque passager soit correctement assis sur un siège spécial répondant aux exigences du quatrième tiret du paragraphe 1.;
- chaque passager fasse un usage adéquat du système de retenue;
- chaque passager dont la taille dépasse 150 cm fasse usage des repose-pieds.

3. Les passagers sur les cycles, les véhicules routiers assimilés aux cycles, les véhicules routiers des catégories L1 et L2 ainsi que ceux de la catégorie L6 non munis d'une carrosserie doivent:

- être âgés de 8 ans au moins;
- avoir une taille suffisante leur permettant un usage adéquat des repose-pieds;
- faire obligatoirement usage des repose-pieds, cette exigence s'appliquant également au conducteur de ces véhicules.

Toutefois, le transport d'un enfant âgé de moins de 8 ans est autorisé à l'aide des véhicules visés au premier alinéa, à condition que:

– le conducteur du véhicule en question soit âgé de 18 ans au moins;
– le véhicule en question soit pourvu d'un siège spécial répondant aux exigences du quatrième tiret du paragraphe 1;
– l'enfant transporté soit correctement assis sur le siège spécial et fasse un usage adéquat du système de retenue et des repose-pieds.

Par ailleurs, des enfants de moins de huit ans peuvent être transportés à l'aide d'un véhicule destiné au transport de personnes et traîné par un cycle ou par un véhicule routier assimilé à un cycle, à condition que:

– le conducteur du véhicule traînant soit âgé de 18 ans au moins;
– le nombre des enfants transportés dans le véhicule traîné ne dépasse pas deux;
– les enfants transportés soient correctement assis sur les sièges prévus et fassent un usage adéquat du système de retenue et des repose-pieds.»

Art. 53bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

B. – *Autobus et autocars*

Art. 54.

En dehors des conditions prescrites par le présent arrêté pour tous les véhicules automoteurs, les autobus et autocars doivent répondre aux dispositions ci-après:

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«1. *Châssis:*

Le châssis doit être muni d'un pare-chocs avant et d'un pare-chocs arrière.

Le véhicule doit être muni de butées élastiques protégeant le châssis et la carrosserie contre les détériorations pouvant résulter de la flexion des ressorts.»

2. *Moteur.*

Pour un véhicule à direction avancée, le moteur doit être isolé par une enveloppe étanche, de façon que ni les émanations de carburant et de lubrifiant, ni l'air chaud ne puissent s'introduire dans le compartiment des passagers ou dans la cabine du conducteur.

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«3. *Réservoir.*

Pour le véhicule qui est équipé d'un moteur à carburation, aucune partie de la tuyauterie d'échappement ne doit se trouver à moins de 10 cm du réservoir à carburant.

Les canalisations de carburant ne doivent, sans raison technique valable, se trouver à moins de 10 cm de la tuyauterie d'échappement.

Les canalisations et le réservoir à carburant doivent être placés à l'extérieur du véhicule sous la carrosserie.»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1980)

«L'orifice de remplissage du réservoir à carburant ne doit pas se trouver à moins de 50 cm d'une ouverture de porte, lorsque le réservoir est destiné à contenir de l'essence, et à moins de 25 cm, lorsque le réservoir est destiné à contenir du carburant diesel. En aucun cas, l'orifice de remplissage ne doit se trouver dans la partie du véhicule réservée aux voyageurs ou au conducteur.»

4. *Echappement.*

L'évacuation des gaz doit être établie de manière à ne pas incommoder les occupants du véhicule et de la remorque, s'il y en a.

Le tuyau d'échappement et le dispositif silencieux doivent être écartés d'au moins 10 centimètres de toute boiserie ou de toute matière combustible, à moins qu'ils ne soient isolés de façon à empêcher tout danger d'incendie.

5. *Dispositif antidérapant.*

Les roues motrices doivent pouvoir être munies d'un dispositif antidérapant.

L'espace libre entre les pneumatiques et la carrosserie doit être tel qu'il soit possible de garnir les pneumatiques, ou les pneus externes seuls, s'ils sont jumelés, d'un dispositif antidérapant approprié.

6. *Organes* de *transmission*

Il doit exister autour de l'arbre de transmission une ou plusieurs gardes destinées à empêcher les tronçons de l'arbre en cas de rupture de crever le plancher ou de former béquille en prenant appui sur le sol.

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«7. *Freins.*

La commande hydraulique ou pneumatique des freins de service doit comprendre deux circuits distincts, si le ou les autres dispositifs de freinage du véhicule ne réalisent pas une efficacité de freinage de 5 m/sec^2 au moins.»

8. *Carrosserie.*

La hauteur intérieure des caisses, entre le plancher et le plafond, dans l'axe des véhicules doit être de 1,80 m au minimum pour un autobus.

La carrosserie doit être parfaitement étanche, de manière à empêcher la pénétration de la poussière et des vapeurs de carburants à l'intérieur du véhicule.

Les fenêtres et les portes doivent fermer hermétiquement et causer le moins de bruit possible pendant la marche du véhicule.

9. *Marche-pieds.*

Aux issues à l'usage normal des voyageurs, des marche-pieds facilement accessibles doivent être aménagés, si le plancher se trouve à plus de 45 cm au-dessus du sol.

(Règl. g.-d. du 23 décembre 1971)

«10. *Portières et issues de secours.*

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

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

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

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

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Le conducteur d'un autobus et d'un autocar doit avoir, à partir de sa position de conduite normale, soit directement, soit moyennant des dispositifs visuels indirects, une vue dégagée sur les zones à l'extérieur du véhicule en proximité immédiate des portières à l'usage normal. Pour les autobus articulés et les autocars articulés, la prédite vue dégagée est requise en position alignée du véhicule.»

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

Les portières à l'usage normal des voyageurs doivent offrir un passage libre minimum de 60 cm de largeur et de 160 cm de hauteur. Des mains courantes ou d'autres moyens appropriés pour faciliter la montée ou la descente des voyageurs doivent être prévus à l'endroit des portières. Des marchepieds facilement accessibles doivent être aménagés, si le plancher se trouve à plus de 45 cm au-dessus du sol. *(Règl. g.-d. du 12 juillet 1973)* «Toutefois, pour les autocars, il suffit que les portières à l'usage normal des voyageurs aient une hauteur d'au moins 150 cm.»

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

11. *Inscriptions.*

Les issues de secours doivent porter à l'intérieur l'inscription «sortie de secours» et à l'extérieur, lorsqu'il s'agit d'une portière, l'inscription «entrée interdite».

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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».»

Chaque véhicule doit porter à l'intérieur en chiffres de 5 cm de hauteur au moins, l'inscription du nombre de places autorisé, tant assises que debout.

Les autobus doivent porter en outre les inscriptions «défense de fumer» et «défense de s'entretenir avec le conducteur tant que le véhicule est en marche». Les occupants sont tenus de se conformer à ces inscriptions qui peuvent être faites en langue française ou allemande.

(Arrêté g.-d. du 30 avril 1960)

«12. *Places pour voyageurs.*

Les places pour voyageurs et, le cas échéant, l'emplacement réservé aux colis et bagages doivent être disposés de façon qu'aucun essieu n'ait à supporter une charge supérieure à celle qui est indiquée par le constructeur. Pour le calcul de la charge, le poids de chaque personne pouvant être transportée, y compris le conducteur, est fixé à 65 kg.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Jusqu'au 8 mai 2008, les enfants de moins de 12 ans dont la taille n'atteint pas 150 cm sont considérés comme occupant 2/3 de place dans le calcul du nombre de personnes admissibles, sans préjudice des dispositions de l'article 160bis.»

13. *Places assises.*

Les sièges destinés aux voyageurs doivent être fixés de façon à ne pouvoir se déplacer en cours de route. Le siège doit avoir une largeur minimum de 40 cm par personne. Les sièges placés dans le même sens doivent avoir leurs dossiers écartés l'un de l'autre d'au moins 70 cm. Les sièges disposés vis-à-vis doivent avoir leurs dossiers écartés à la partie supérieure d'au moins 1,15 m.

(Règl. g.-d. du 17 octobre 1988)

«Les strapontins qui équipent les autocars doivent pouvoir se lever automatiquement et rester dans cette position.» *(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)* «L'installation de strapontins dans le couloir des véhicules M2 et M3 est interdite.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«14. *Places debout:*

Des places debout ne sont autorisées qu'à des endroits où la hauteur entre le plancher et le plafond est d'au moins 180 cm.

Le nombre de places debout est limité au quotient de la surface utile libre de la partie du plancher qui répond à l'exigence de l'alinéa précédent, exprimée en m^2, par 0,15, à condition que ni la masse maximale autorisée du véhicule, ni celle sur un de ses essieux ne soit dépassée.

Jusqu'au 8 mai 2008, les enfants de moins de 12 ans dont la taille n'atteint pas 150 cm sont considérés comme occupant 2/3 de place dans le calcul du nombre de personnes admissibles.»

15. *Couloir.*

Le couloir doit avoir une largeur de 30 cm au moins.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«16. *Aération.*

L'aération doit être assurée soit par des panneaux aménagés à la partie supérieure des parois latérales de la caisse, soit par des ventilateurs appliqués au dais ou des vitres coulissantes, soit par ces moyens combinés.»

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«17. *Chauffage.*

Les autobus et autocars doivent être pourvus d'un système de chauffage en bon état de fonctionnement, qui doit offrir toutes les garanties de sécurité et de salubrité.

Pour le véhicule qui est équipé d'un moteur à essence ou alimenté en gaz liquéfié, une installation de chauffage par gaz d'échappement n'est pas admise.

Pour le véhicule qui est équipé d'un moteur diesel, toutes dispositions doivent être prises pour qu'en aucun cas les gaz d'échappement ne puissent pénétrer dans le compartiment réservé aux voyageurs et au conducteur.

En aucun cas, le chauffage ne peut être réalisé par une flamme dont l'air de combustion est pris à l'intérieur du véhicule.»

(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)

«18. *Vitres.*

Les vitres et les parois de compartimentage en verre doivent être en un produit inaltérable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. Le pare-brise, à l'exception de l'écran dont mention au point 19, et les vitres latérales dans le rayon visuel direct du conducteur doivent par ailleurs être parfaitement transparents et les objets vus par transparence ne doivent pas apparaître déformés. Les vitres sont réputées satisfaire aux prédites exigences au cas où l'altération des propriétés optiques se limite à la zone située dans le tiers inférieur de la hauteur pour les vitres des portières à l'usage normal et à moins de la moitié de la surface des vitres latérales ne se situant pas dans le rayon visuel du conducteur.

Les vitres marquées comme issues de secours en vertu des dispositions des points 10 et 11 doivent avoir une surface minimale de 400.000 mm^2 avec la possibilité d'y inscrire un rectangle mesurant 500 mm sur 700 mm.

Dans le cas d'une vitre de secours située sur la face arrière du véhicule, cette vitre doit satisfaire soit aux prescriptions énoncées à l'alinéa 2 soit permettre d'y inscrire un rectangle de 350 mm en hauteur et 1550 mm en largeur, les angles de ce rectangle pouvant être arrondis jusqu'à un rayon de courbure ne dépassant pas 250 mm.

En cas d'apposition de films en plastique sur une vitre marquée comme issue de secours une zone contiguë d'une dimension minimale non recouverte par ledit film doit être respectée en vertu des dispositions des alinéas 2 et 3.

À moins d'être sectionné dans la zone de jonction, un tel film en plastique ne doit pas déborder sur la carrosserie de l'autobus ou de l'autocar.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«19. *Cabine et siège du conducteur.*

Le siège du conducteur, séparé autant que possible des sièges des voyageurs, doit être établi de manière à rendre la conduite aisée. Le champ de vision du conducteur doit satisfaire aux exigences du dernier alinéa du paragraphe 2. de l'article 46 ainsi qu'à celles du point 32. La cabine doit être munie d'un écran pour que le conducteur ne puisse pas être gêné par le soleil.»

20. *Eclairage.*

L'éclairage intérieur obligatoire en cas d'arrêt doit comprendre:

1° une lampe à proximité des portières d'entrée et de sortie, éclairant les marchepieds;

2° un éclairage des compartiments suffisant pour éclairer toutes les places et les couloirs.

L'éclairage doit être électrique.

En plus de l'éclairage désigné ci-dessus, chaque véhicule doit être équipé d'une lampe portative de secours au moins.

Il peut être muni d'un ou de deux feux blancs servant à éclairer les indications relatives à l'itinéraire ou à la destination.

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«21. *Batteries d'accumulateurs.*

La batterie d'accumulateurs doit être fixée en un endroit qui, séparé du compartiment destiné aux voyageurs par une paroi parfaitement étanche, présente des ouvertures d'aération vers l'extérieur. Elle doit être aisément accessible.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«22. *Extincteurs:*

Un extincteur d'incendie portatif d'une contenance minimum de 6 kg doit être placé à portée du conducteur. Un deuxième extincteur portatif de même contenance doit se trouver à l'arrière du véhicule à un endroit où il est parfaitement visible et facilement accessible.

Ces extincteurs doivent répondre aux exigences du paragraphe M) de l'article 49.

23. *Coffret de secours:*

Chaque véhicule doit être muni d'un coffret de secours, contenant des objets et produits pharmaceutiques nécessaires aux premiers soins en cas d'accident.»

24. (…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 25 juillet 2015)*

25. *Conducteur.*

Le conducteur doit constamment prêter toute son attention à la conduite du véhicule. Il lui est interdit de s'entretenir avec les voyageurs tant que le véhicule est en marche.

26. *Remorque.*

a) L'autorisation de traîner au moyen d'un autobus ou autocar une remorque destinée au transport de personnes n'est délivrée que pour les types de véhicules tracteurs dont le châssis a été spécialement calculé et construit dans ce but.

La demande en autorisation, présentée par le propriétaire, doit être accompagnée d'une note descriptive contenant les dates techniques du châssis du véhicule tracteur et d'un certificat indiquant les données essentielles en fonction desquelles le châssis et les attaches entre le véhicule tracteur et la remorque ont été calculés et réalisés. Ces deux pièces doivent émaner du constructeur du châssis.

Toute transformation du châssis tendant à obtenir une augmentation du poids total maximum autorisé est subordonnée au consentement préalable du constructeur du châssis, sous peine d'annulation de l'autorisation de remorquage. Le certificat attestant ce consentement doit parvenir au Ministre des Transports avant la remise en service du véhicule transformé.

Le moteur doit avoir une puissance suffisante pour permettre le démarrage du véhicule tracteur avec sa remorque chargée dans une montée de 12%.

b) La remorque doit être fixée au véhicule tracteur au moyen de deux attaches indépendantes, capables d'assurer chacune le remorquage et la direction de la remorque de telle sorte que celle-ci suive en toute circonstance la trajectoire du véhicule tracteur.

Ces deux attaches doivent supporter un freinage sur une pente de 12%, la remorque étant chargée jusqu'à concurrence du poids total maximum autorisé. Un dispositif spécial doit empêcher les attaches de former béquille en cas de rupture.

c) La remorque doit être munie d'un dispositif permettant aux voyageurs de donner un signal d'avertissement au conducteur du véhicule tracteur.

d) La remorque doit comporter un dispositif de freinage agissant sur toutes les roues, actionné par le conducteur du véhicule tracteur et mettant en œuvre un servo-frein. Ce dispositif doit provoquer le freinage automatique en cas de rupture de l'attache.

La remorque doit être pourvue d'un second dispositif de freinage à commande à main permettant de l'immobiliser sur une pente de 12%.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Des places debout ne peuvent être autorisées dans une remorque à personnes que si soit de telles places sont prévues dans le certificat de conformité de la remorque délivré sur base d'une homologation européenne, soit un Service Technique agréé ou notifié dans un Etat de l'Espace économique européen ou de la Suisse a certifié que l'aménagement de places debout dans la remorque en question est sans risque quant à la sécurité de celle-ci et a spécifié le nombre maximal de places debout pouvant être autorisées dans la remorque.»

27. *Cahier des charges.*

Les propriétaires et conducteurs d'autobus doivent observer en outre les prescriptions du cahier des charges attaché à la concession.

(Règl. g.-d. du 27 juillet 1971)

«28. *Dispenses*:

Le Ministre des Transports peut délivrer des autorisations individuelles pour le maintien en service d'autobus et d'autocars ne répondant pas à toutes les prescriptions techniques du présent article et fixer les conditions spéciales à observer par les propriétaires et conducteurs de ces véhicules pour garantir la sécurité de la circulation routière.»

(Règl. g.-d. du 22 décembre 1965)

«29. *Suspension:*

Des dispositifs doivent être prévus pour qu'en cas de bris de la lame maîtresse d'un ressort avant, ni la direction, ni le freinage n'en soient affectés.

30. *Réservoirs à air:*

Les appareils auxiliaires fonctionnant au moyen d'air comprimé doivent être équipés d'un dispositif de fermeture, se trouvant le plus près possible de l'entrée du circuit de dérivation vers les appareils auxiliaires.

31. *Boîte de vitesses:*

La poignée du levier de changement de vitesse ne doit, dans la position la plus défavorable, se trouver ni à plus de 65 cm latéralement du centre du volant de direction, ni à plus de 80 cm en arrière de ce centre, étant entendu qu'en aucun cas la poignée du levier ne doit se trouver derrière le siège du conducteur.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«32. *Champ de vision du conducteur.*

Sans préjudice des dispositions du dernier alinéa du paragraphe 2. de l'article 46 et du 1er paragraphe de l'article 48, le champ de vision vers l'avant d'un autobus et d'un autocar doit être conçu de façon à permettre au conducteur, soit directement, soit moyennant des dispositifs visuels indirects, d'apercevoir à partir de sa position de conduite normale, sur toute la largeur de l'autobus, une toise se trouvant à l'extérieur à une distance de 30 cm en parallèle de la face avant du véhicule, à une hauteur de 120 centimètres du sol. Cette disposition est réputée satisfaite même en cas de légère obstruction de la vue par des éléments techniques montés d'origine par le constructeur du véhicule dont notamment des essuie-glaces et des montants de l'encadrement de vitres et de portières.

Dans les mêmes conditions techniques, le champ de vision vers le côté latéral droit doit être conçu de sorte que le conducteur puisse, à partir de sa position de conduite normale, surveiller une bande extérieure au sol d'une largeur d'un mètre, adjacente à l'autobus ou à l'autocar et parallèle à sa médiane. La prédite zone est toutefois limitée à un mètre vers l'avant et à quatre mètres vers l'arrière, ces deux distances étant évaluées par rapport à la position de conduite normale du conducteur.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Tout autobus et tout autocar qui est couvert par une réception CEE délivrée sur base des dispositions de la directive modifiée 2007/46/CE précitée est réputé satisfaire aux prescriptions des chiffres 1. à 21., 29., 30. et 31. de l'alinéa précédent.»

(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

«C. - *Taxis, voitures de location avec chauffeur et location de voitures sans chauffeur», figurant au-dessus de l'article 55, est remplacé par «Voitures de location avec chauffeur et location de voitures sans chauffeur»*

Art. 55.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 23 juillet 2016)*

Art. 56.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 23 juillet 2016)*

Art. 56bis.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«1. Sans préjudice des autres dispositions du présent arrêté grand-ducal et sans égard au fait qu'ils soient affectés au transport rémunéré de passagers ou au transport gratuit de passagers, les voitures de location doivent être pourvues d'un tableau qui répond aux conditions suivantes:

1° être de nature fixe;

2° être apposé dans l'habitacle, à portée de vue des passagers;

3° avoir au moins une largeur de 150 mm et une hauteur de 100 mm;

4° indiquer en caractères bien lisibles:

a) le nombre de places réglementaires;

b) la mention indiquant que le véhicule est une «voiture de location, non soumise aux dispositions légales et réglementaires régissant le service des taxis»;

c) le cas échéant, la mention indiquant que le transport dans le véhicule est soumis à paiement.

Les conditions sous 4° a) et 4° c) ne sont pas requises pour les véhicules immatriculés pour la première fois en tant que voiture de location avant le 1er février 2005.

Le tableau peut en outre indiquer le nom ou la désignation de l'entrepreneur ou de l'entreprise de transport ainsi que son ou leur adresse d'établissement.»

(Règl. g.-d. du 27 mars 1997)

«2. Il est interdit aux conducteurs de voitures de location avec chauffeur:

a) de rechercher des voyageurs par paroles ou par gestes,

b) de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les agents de la «Police grand-ducale»[1];

c) de réclamer un prix supérieur à celui du tarif autorisé.

Il n'est rien dû pour le temps d'arrêt en cas de panne.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«La voiture de location avec chauffeur ne peut être mise à disposition du client qu'en vertu d'un contrat écrit signé préalablement à la prise en charge des voyageurs, contenant au moins les mentions suivantes: coordonnées du transporteur et du client, objet du contrat avec la mention expresse de la durée du transport qui doit être d'au moins une heure, prix et date de la signature. Le conducteur doit exhiber sur réquisition des membres de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises, chargés de l'exécution de la législation applicable aux services des taxis, pour la voiture de location avec chauffeur qu'il met à disposition d'un client, un exemplaire du contrat signé avec ce client.»

Les conducteurs de voitures de location avec chauffeur sont tenus de délivrer, à la demande du voyageur, un reçu qui doit comporter au moins les mentions suivantes: nom du transporteur, date, numéro d'immatriculation du véhicule, prix payé, nom et signature du conducteur du véhicule.

Les conducteurs de voitures de location avec chauffeur peuvent refuser de transporter des objets de nature à dégrader le véhicule.

Les conducteurs de voitures de location avec chauffeur et d'ambulances sont obligés de conduire les voyageurs à destination par le chemin le plus court, sauf dans le cas où le voyageur en indique un autre.»

(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

«Art. 56ter.

Les propriétaires et les conducteurs sont responsables de l'observation de l'article 56bis.»

1 Modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).

Art. 57.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

«Les véhicules destinés à la location sans chauffeur ne sont pas soumis aux dispositions des articles 56bis et 56ter.»

(Règl. g.-d. du 18 décembre 1982)

«Toute personne qui est autorisée à donner en location à des tiers des véhicules automoteurs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg ou qui donne en location des véhicules importés temporairement au Grand-Duché de Luxembourg sous immatriculation étrangère est obligée de tenir un livre de location comprenant les colonnes suivantes:

I. Locataire:
   1. Nom et prénoms.
   2. Adresse exacte.
   3. Profession.
   4. Lieu et date de naissance.
   5. Nationalité.
   6. Pièces d'identité.
   7. Date, numéro et catégorie du permis de conduire.
   8. Autorité qui a délivré le permis de conduire.

II. Véhicule:
   9. Numéro d'immatriculation.
   10. Date et heure de sortie.
   11. Date et heure de rentrée.
   12. Kilomètres parcourus.

Les colonnes 1 à 10 doivent être remplies avant la sortie du véhicule et les colonnes 11 et 12 immédiatement après sa rentrée.»

(Règl. g.-d. du 27 janvier 2001)

«XIIIe section. – (…)

Art. 58.

(…)

Art. 59.

(…)

Art. 60.

(…)

Art. 61.

(…)»

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«Chapitre IV.- Documents de bord

Ire section. – (…)»

(Règl. g.-d. du 17 juin 2003)

«A. – *(…)*

Art. 62.

(…)

B. – *(…)*

Art. 63.

(…)»

Art. 63bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 21 mars 1985)*

(Règl. g.-d. du 17 juin 2003)

«C. – *(…)*

Art. 64.

(…)

D. – *(…)*

Art. 65.

(…)

Art. 66.

(…)

Art. 67.

(…)

E. – *(…)*

Art. 68.

(…)

Art. 69.

(…)»

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«Ière section. – Des documents de bord

Art. 70.

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«Tout conducteur d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière, pour le véhicule conduit et, en cas de conduite d'un ensemble de véhicules couplés, pour chacun des véhicules de cet ensemble, ceux des documents suivants qui sont requis en vertu du présent arrêté grand-ducal.»

1° son permis de conduire ou son certificat d'apprentissage valable pour la conduite du véhicule conduit ou de l'ensemble de véhicules couplés conduit;

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«2° pour le titulaire d'un permis de conduire des catégories A2, A ou B qui se trouve en période de stage, le carnet de stage visé au paragraphe 1. de l'article 83;»

3° pour le conducteur soumis à une période probatoire en application des dispositions de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le carnet de période probatoire visé au paragraphe 4. de l'article 83;

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«4° a) soit la partie I du certificat d'immatriculation, soit un certificat d'identification, sauf dans les trois cas particuliers suivants:

1. pour un véhicule qui a été mis en circulation sur la voie publique dans les conditions visées à l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, soit le certificat d'identification relatif au numéro de plaque rouge concerné, soit la demande en vue de l'immatriculation du véhicule, dûment complétée et signée et accompagnée des pièces justificatives requises en vertu des dispositions de l'article 11 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;
2. pour un ensemble de véhicules couplés muni d'une seule paire de plaques rouges, seul le certificat d'identification relatif à cette paire de plaques rouges est requis;
3. pour un véhicule dont la partie I du certificat d'immatriculation a fait l'objet d'un vol, la partie II du certificat d'immatriculation peut tenir lieu de la partie I volée du certificat d'immatriculation pendant le mois suivant la date à laquelle une déclaration quant au vol de la partie I du certificat d'immatriculation a été faite auprès des forces

de l'ordre, et à condition pour le conducteur du véhicule en question de pouvoir exhiber, ensemble avec la partie II du certificat d'immatriculation, une copie de ladite déclaration de vol;

b) *(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)* «Pour tout véhicule immatriculé à partir du 1er février 2016, l'original ou une copie certifiée conforme par la SNCA du ou des certificats de conformité européens, pour autant que le véhicule concerné en soit couvert;»»

5° pour le véhicule conduit, une attestation d'assurance répondant aux dispositions de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, établie suivant un modèle approuvé par le Gouvernement et certifiant que la responsabilité civile à laquelle peut donner lieu le véhicule ou l'ensemble de véhicules couplés conduit est couverte par un contrat d'assurance en cours de validité; à l'état détaché, toute remorque doit être couverte par une attestation d'assurance en cours de validité à part;

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«6° pour tout véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, une vignette fiscale en cours de validité et, lorsqu'il s'agit d'un véhicule automoteur bénéficiant du régime fiscal prévu par les dispositions légales et réglementaires fixant la taxe pour certaines catégories de véhicules routiers à usage nécessairement limité, outre la vignette fiscale, un volet valable de la feuille du carnet de contrôle dûment rempli pour la journée d'utilisation du véhicule en question;»

7° a) pour tout véhicule soumis au contrôle technique périodique, «un certificat de contrôle technique en cours de validité conformément à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques»[1], à moins, pour le véhicule en question, de se trouver soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt et un atelier en vue d'y subir une réparation, un aménagement technique ou une inspection, soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt ou entre l'atelier visé ci-avant et un centre de contrôle technique ou tout autre lieu en vue d'y être soumis à un contrôle technique;

b) pour tout véhicule non soumis au contrôle technique périodique, une vignette de conformité en cours de validité, apposée sur le véhicule de façon à assurer en toute circonstance sa visibilité et sa lisibilité;

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«c) le cas échéant, pour tout véhicule soumis au contrôle technique routier, le rapport du dernier contrôle technique routier.»

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«8° pour tout véhicule qui, dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, a subi une modification ou transformation de nature à modifier une des caractéristiques techniques figurant sur son procès-verbal de réception ou sur son certificat de conformité, l'attestation de modification ou de transformation visée à l'article précité;»

9° pour tout véhicule destiné au transport de marchandises dangereuses par route, les documents requis en vertu du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur le transport par route de marchandises dangereuses;

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«10° pour tout véhicule destiné au transport de denrées périssables, les documents requis en vertu de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP);

11° le cas échéant, la carte de qualification de conducteur ou le document en tenant lieu, requis en vertu du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement;»

12° les autorisations spéciales délivrées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.»

Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas applicables au conducteur d'un tracteur ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la traction est assurée par un tracteur, lorsqu'il circule dans un rayon de 10 km du lieu d'entrepôt normal de ce tracteur. Sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière, le conducteur doit toutefois présenter, soit à son domicile, soit au lieu d'entrepôt du tracteur, tous les documents de bord prescrits.

Lorsqu'un document de bord ou une vignette a été endommagé, détruit, perdu ou volé ou qu'il est devenu illisible, le propriétaire, le détenteur ou le conducteur du véhicule concerné doit sans délai pourvoir à son remplacement.»

Art. 71.

(Règl. g.-d. du 13 mai 1966)

«Tout militaire qui conduit un véhicule automoteur de l'Armée, doit exhiber sur réquisition:

1° son permis de conduire militaire valable pour le véhicule conduit;

2° la fiche caractéristique du véhicule.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Toutefois, si le véhicule automoteur de l'armée est conduit par un conducteur civil, celui-ci doit être titulaire d'un permis de conduire valable conforme aux prescriptions des articles 75 et 83. Le conducteur doit exhiber ce permis de conduire sur réquisition.»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

««IIe»[1] section. – Du permis de conduire et des conditions à remplir par les conducteurs

A. – *Les conducteurs»*

Art. 72.

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«1. Tout véhicule ou ensemble de véhicules couplés en mouvement doit avoir un conducteur. Toutefois, si l'ensemble des véhicules couplés est composé de deux véhicules automoteurs, le véhicule remorqué doit avoir également un conducteur, à moins que la direction du véhicule remorqué ne soit assurée par le véhicule tracteur.

(Règl. g.-d. du 1er juillet 1992)

«2. Tout conducteur doit avoir les qualités morales ainsi que les connaissances et l'habilité nécessaires pour conduire un véhicule ou un animal sur la voie publique.» Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manoeuvres qui lui incombent et avoir constamment le contrôle du véhicule qu'il conduit. (…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du du 8 août 2000)*

(Règl. g.-d. du 23 mars 2007)

«3. Sans préjudice du Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et nonobstant les dérogations prévues à son article 3, il est interdit à tout conducteur de conduire pendant plus de neuf heures au cours de toute période de vingt-quatre heures ou de conduire endéans les quatre heures qui précèdent ou les huit heures qui suivent son tour de service dans sa profession principale:

a) un taxi ou une voiture de location;

b) un véhicule automoteur servant à l'enseignement de l'art de conduire ou à la réception de l'examen pratique.

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, le conducteur d'un des véhicules cités ci-avant doit observer une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions de l'alinéa précédent.

Pour l'application des prescriptions du présent article, les temps de conduite des véhicules cités sous a) et b) ainsi que ceux visés par le règlement (CE) n° 561/2006 précité et l'article 3, paragraphe 1, du règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route sont additionnés.»

4. Il est interdit aux conducteurs des véhicules automoteurs énumérés au paragraphe 3 ainsi qu'aux conducteurs d'autobus, d'autocars, de camions et de tracteurs de semi-remorques de consommer des boissons alcooliques pendant la durée de leur service.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 8 décembre 2011)*

«5.»[2] Pareillement, il est interdit à tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule de faire ou de laisser conduire un véhicule par une personne ne répondant pas aux conditions du présent article.»

Art. 73.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Il est interdit aux enfants âgés de moins de 10 ans de conduire sur la voie publique un cycle, un cycle à pédalage assisté, un cycle électrique, un véhicule équipé d'un moteur destiné à être conduit par un ou plusieurs piétons, un animal de trait, de charge ou de selle, un attelage ou un troupeau. Peuvent cependant conduire un cycle, à l'exception d'un cycle électrique, les enfants âgés de plus de 6 ans, s'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins ou s'ils se rendent à l'école.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 18 octobre 2006.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.

Peuvent également conduire un cycle les enfants de moins de 10 ans qui se trouvent dans une des situations énumérées à l'article 162bis.

Il est de même interdit aux propriétaires de cycles, de cycles à pédalage assisté, de cycles électriques, de véhicules équipés d'un moteur destinés à être conduits par un ou plusieurs piétons, d'animaux de trait, de charge ou de selle, d'attelages ou de troupeaux de faire ou de laisser conduire ceux-ci par des enfants.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 6 juillet 2004)*

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Nul ne peut conduire sur la voie publique un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés, s'il ne remplit pas les conditions requises pour la délivrance de la catégorie correspondante du permis de conduire, prévues à l'article 76.

En outre, il est interdit de conduire sur la voie publique:

A) aux personnes qui ne sont pas âgées de 16 ans au moins:

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«1. un tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h,»

2. une machine automotrice dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h et dont la masse à vide ne dépasse pas 600 kg;

B) aux personnes qui ne sont pas âgées de 18 ans au moins:

1. un taxi, sans préjudice des dispositions de l'article 56,
2. un tracteur,
3. une machine automotrice dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h ou dont la masse à vide dépasse 600 kg,
4. un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés destiné au transport de choses dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 7.500 kg;

C) aux personnes qui ne sont pas âgées de 21 ans au moins:

– un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés destiné au transport de choses dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg.»

Art. 74.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«1. Tout conducteur d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers couplés doit être titulaire d'un permis de conduire ou détenir un certificat d'apprentissage établi à son nom, valable pour la conduite du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés qu'il conduit.»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«La disposition de l'alinéa précédent ne s'applique toutefois pas aux conducteurs

– d'un attelage de bêtes de trait;
– d'un véhicule équipé d'un moteur ou d'un ensemble de véhicules équipé d'un moteur destiné à être conduit par un ou plusieurs piétons;
– d'un cycle, d'un cycle à pédalage assisté ou d'un cycle électrique;

que ceux-ci tirent ou non un véhicule traîné.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«2. Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1. et 2. de l'article 84, le conducteur qui a sa résidence normale au Luxembourg doit être titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 8 décembre 2011)*

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«3.»[1] Si un membre de la «police grand-ducale»[2] qui se trouve dans l'exercice de ses fonctions et agit dans l'intérêt de la sécurité de la circulation, procède au déplacement d'un véhicule sur la voie publique, il suffit qu'il soit titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 13 janvier 2005)*

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.
2 Modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«4. Au moment de l'échéance de la durée de validité, de la perte ou du vol d'un permis de conduire établi au nom d'un titulaire qui n'a plus sa résidence normale au Luxembourg, le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut délivrer à la personne concernée un certificat attestant les droits de conduire de cette dernière, en vue de l'échange du permis luxembourgeois contre un permis du pays de sa nouvelle résidence normale.»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«B. – *Le permis de conduire et ses subdivisions*»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Art. 75.

1. Nul ne peut détenir plus d'un permis de conduire. Tout établissement d'un nouveau permis comporte l'obligation pour l'intéressé de remettre le ou les permis valables ou périmés qu'il détient le cas échéant.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut à tout moment vérifier si l'intéressé détient déjà un permis de conduire.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut à tout moment vérifier si les permis de conduire utilisés pour conduire un véhicule ou ensemble de véhicules couplés sur les voies publiques luxembourgeoises sont en cours de validité. Cette prérogative vaut également pour les permis présentés à l'échange, à la transcription ou à l'enregistrement.

2. Les permis de conduire délivrés à partir du 19 janvier 2013 sont conformes au modèle communautaire défini à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006, relative au permis de conduire.

Le signe distinctif du Grand-Duché de Luxembourg figure dans l'emblème dessiné à la page 1 du modèle communautaire de permis de conduire.

Les mentions additionnelles et restrictives éventuelles relatives au droit de conduire sont attestées moyennant l'apposition sur le permis de conduire de la personne concernée de codes communautaires harmonisés prévus à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée précitée, ou de codes nationaux arrêtés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

3. Les permis de conduire délivrés entre le 1er octobre 1996 et le 18 janvier 2013 sont conformes à l'un des modèles communautaires respectivement définis aux Annexes I et Ibis de la directive 91/439/CEE modifiée du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au permis de conduire.

Le signe distinctif du Grand-Duché de Luxembourg figure dans l'emblème de la première page du permis.

4. Les permis de conduire délivrés entre le 1er janvier 1986 et le 30 septembre 1996 sont conformes au modèle de l'Annexe I de la Première directive 80/1263/CEE du Conseil du 4 décembre 1980 relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire.

5. Les permis de conduire qui ont été délivrés avant le 1er janvier 1986 et les permis de conduire correspondant à des catégories qui ne sont pas prévues par les directives communautaires précitées portent un numéro d'ordre, la signature du ministre des Transports ou de son délégué ainsi que la signature du titulaire. Ils reproduisent les indications suivantes: nom, prénoms, lieu et date de naissance, date de la première délivrance, date de la fin de validité et catégories pour lesquelles il est valable. En outre, ils sont munis de la photographie du titulaire et peuvent porter des mentions spéciales.

6. A partir du 19 janvier 2033, tous les permis de conduire délivrés ou en circulation doivent être conformes au modèle communautaire défini à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006, relative au permis de conduire.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Art. 76.

Sans préjudice des prescriptions des articles 76b/s, 76ter, 86 et 176, le permis de conduire comprend les catégories suivantes:

1. **La catégorie AM**

   La catégorie AM autorise la conduite de cyclomoteurs et de quadricycles légers.

   L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie AM est fixé à 16 ans.

2. **La catégorie A1**

   La catégorie A1 autorise la conduite de motocycles légers et de tricycles d'une puissance ne dépassant pas 15 kW.

   L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie A1 est fixé à 16 ans.

3. La catégorie A2

La catégorie A2 autorise la conduite de motocycles d'une puissance maximale de 35 kW qui présentent un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg et qui ne sont pas dérivés d'un véhicule développant plus du double de sa puissance.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie A2 est fixé à 18 ans.

4. La catégorie A

La catégorie A autorise la conduite de motocycles et de tricycles.

L'âge minimum pour la conduite de motocycles de la catégorie A est fixé à 20 ans. Par ailleurs un minimum de deux ans d'expérience préalable de conduite d'un motocycle de la catégorie A2 est requis.

L'âge minimum pour la conduite de tricycles de la catégorie A est de 21 ans.

5. La catégorie B

La catégorie B autorise la conduite de véhicules automoteurs, autres que les motocycles, les tracteurs et les machines automotrices, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg et conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur.

Aux véhicules correspondant à la catégorie B peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg peut être attelée aux véhicules correspondant à la catégorie B, sous réserve que la masse maximale autorisée de cet ensemble ne dépasse pas 4.250 kg. Si la masse maximale autorisée de cet ensemble dépasse 3.500 kg, le titulaire de cette catégorie du permis de conduire doit avoir participé avec succès au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. Cette formation est attestée moyennant l'apposition sur le permis de conduire du code communautaire 96, prévu à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée, précitée.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie B est de 18 ans.

6. La catégorie BE

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, la catégorie BE autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie BE est de 18 ans.

7. La catégorie C1

La catégorie C1 autorise la conduite de véhicules automoteurs autres que ceux des catégories D1 ou D dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg sans dépasser 7.500 kg et qui sont conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur. Aux véhicules automoteurs de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie C1 est de 18 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«Lorsque la catégorie C1 du permis de conduire est limitée à la conduite de véhicules de la catégories C1 qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, cette restriction est mentionnée moyennant l'apposition sur le permis de conduire du code communautaire 97, prévu à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée, précitée.»

8. La catégorie C1E

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, la catégorie C1 autorise la conduite:

– d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C1 ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 12.000 kg;

– d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 12.000 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie C1E est de 18 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«Lorsque la catégorie C1E du permis de conduire est limitée à la conduite de véhicules de la catégories C1E qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, cette restriction est mentionnée moyennant l'apposition sur le permis de conduire du code communautaire 97, prévu à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée, précitée.»

9. La catégorie C

La catégorie C autorise la conduite de véhicules automoteurs autres que ceux des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg et qui sont conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur. Aux véhicules automoteurs de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie C est de 21 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

10. La catégorie CE

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, la catégorie CE autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie CE est de 21 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

11. La catégorie D1

La catégorie D1 autorise la conduite de véhicules automoteurs conçus et construits pour le transport de 16 passagers au maximum, outre le conducteur, et ayant une longueur maximale de 8 mètres. Aux véhicules automoteurs de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie D1 est de 21 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

12. La catégorie D1E

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, la catégorie D1E autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie D1E est de 21 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

La remorque d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie D1E ne peut pas servir au transport de personnes.

13. La catégorie D

La catégorie D autorise la conduite de véhicules automoteurs conçus et construits pour le transport de plus de huit passagers, outre le conducteur. Aux véhicules automoteurs de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur correspondant à la catégorie D est de 24 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

14. La catégorie DE

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, la catégorie DE autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie DE est de 24 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

15. La catégorie F

La catégorie F autorise la conduite de tracteurs et de machines automotrices d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg.

Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie F ainsi qu'aux machines automotrices d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 12.000 kg peuvent être attelés une remorque ou un ou plusieurs véhicules traînés.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur ou d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie F est de 16 ans, sans préjudice des dispositions de l'article 73 relatives à l'âge minimal prescrit pour conduire un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés sur la voie publique.

16. Dispositions diverses

16.1. Pour l'obtention des catégories C, C1, D et D1 du permis de conduire, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance de la catégorie B.

Pour l'obtention des catégories BE, CE, DE, C1E ou D1E du permis de conduire, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance respectivement des catégories B, C, D, C1 ou D1.

16.2. La catégorie A est également valable pour conduire des véhicules correspondant à l'une des catégories A1, A2 ou AM.

La catégorie A2 est également valable pour conduire des véhicules correspondant à l'une des catégories A1 ou AM.

La catégorie A1 est également valable pour conduire des véhicules correspondant à la catégorie AM.

16.3. La catégorie B est également valable pour conduire des véhicules correspondant aux catégories AM et F.

La catégorie B est également valable pour conduire des motocycles légers correspondant à la catégorie A1 à condition d'être titulaire du permis de conduire de la catégorie B depuis au moins deux ans et d'avoir participé avec succès au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La validité de la catégorie B pour la conduite des motocycles légers correspondant à la catégorie A1 est attestée moyennant l'apposition sur le permis de conduire d'un code national et est limitée au territoire du Grand-Duché.

La catégorie B est également valable pour conduire des quadricycles.

16.4. La catégorie C est également valable pour la conduite de machines automotrices d'une masse maximale autorisée supérieure à 12.000 kg.

16.5. Les catégories C et D sont valables pour conduire des véhicules correspondant respectivement aux catégories C1 et D1.

16.6. Les catégories C1E et D1E sont également valables pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant à la catégorie BE.

(Règl. g.-d. du 19 janvier 2016)

«16.7. La catégorie CE est également valable pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant à la catégorie DE, à condition que le titulaire soit détenteur de la catégorie D. Elle est également valable pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant aux catégories BE et C1E.»

16.8. La catégorie DE est également valable pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant aux catégories BE et D1E.

16.9. La catégorie F est également valable pour conduire des véhicules correspondant à la catégorie AM.

16.10. Le titulaire d'un permis de conduire qui fait l'objet d'une mesure judiciaire ou administrative limitant la validité du permis de conduire à une ou plusieurs catégories déterminées, est seulement autorisé à conduire les véhicules rentrant dans cette ou ces catégories.»

Art. «76bis.»[1]

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Sans préjudice des prescriptions des articles 76ter, 86 et 176, la subdivision des permis de conduire délivrés entre le 1er octobre 1996 et le 18 janvier 2013 se présente comme suit:»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«1. La catégorie A et ses sous-catégories:

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

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

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.

1.2. 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^3 et d'une puissance maximale de 11 kW.

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

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

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

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

2. Les catégories B et B+E

2.1. La catégorie B autorise la conduite de véhicules automoteurs, – autres que les motocycles, les véhicules automoteurs d'infirme, les tracteurs et les machines automotrices –, qui ne comprennent pas plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg.

Aux véhicules correspondant à la catégorie B peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.

La catégorie B autorise également la conduite de tricycles et de quadricycles et la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur correspondant à la catégorie B et d'une remorque, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 3.500 kg, et que celle de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur.

2.2. La catégorie B+E autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés, composés d'un véhicule tracteur correspondant à la catégorie B et d'une remorque, lorsque la catégorie B n'autorise pas la conduite d'un tel ensemble.

3. Les catégories C et C+E et leurs sous-catégories

3.1. La catégorie C autorise la conduite de véhicules automoteurs autres que les autobus et les autocars dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg.

Elle autorise également la conduite de machines automotrices d'une masse maximale autorisée supérieure à 12.000 kg.

3.2. La validité de la sous-catégorie C1 est limitée à la conduite de véhicules automoteurs correspondant à la catégorie C dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 7.500 kg.

3.3. Aux véhicules correspondant à la catégorie C ou la sous-catégorie C1 peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.

3.4. La catégorie C+E autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur correspondant à la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg.

3.5. La sous-catégorie C1+E autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés dont le véhicule tracteur correspond à la sous-catégorie C1 et dont la remorque a une masse maximale autorisée supérieure à 750 kg sans dépasser la masse à vide du véhicule tracteur, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12.000 kg.

4. Les catégories D et D+E et leurs sous-catégories

4.1. La catégorie D autorise la conduite d'autobus et d'autocars.

4.2. La validité de la sous-catégorie D1 est limitée à la conduite d'autocars dont le nombre de places assises, hormis celle du conducteur, n'excède pas seize.

4.3. Aux véhicules correspondant à la catégorie D ou à la sous-catégorie D1 peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.

4.4. La catégorie D+E autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un autobus ou d'un autocar et d'une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg.

4.5. La validité de la sous-catégorie D1+E est limitée à la conduite d'ensembles de véhicules couplés dont le véhicule tracteur correspond à la sous-catégorie D1 et dont la remorque a une masse maximale autorisée supérieure à 750 kg sans dépasser la masse à vide du véhicule tracteur, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12.000 kg.

La remorque d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la sous-catégorie D1+E ne peut pas servir au transport de personnes.

5. La catégorie F

La catégorie F autorise la conduite de tracteurs et de machines automotrices d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg.

Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie F ainsi qu'aux machines automotrices d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 12.000 kg peuvent être attelés une remorque ou un ou plusieurs véhicules traînés.

6. Dispositions diverses

6.1. Pour l'obtention des catégories C, C1, D et D1 du permis de conduire, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance de la catégorie B.

Pour l'obtention des catégories B+E, C+E, ou D+E ou des sous-catégories C1+E ou D1+E du permis de conduire, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance respectivement des catégories B, C, ou, D ou des sous-catégories C1 ou D1.

6.2. La catégorie A est également valable pour conduire des véhicules correspondant à l'une des sous-catégories A1, A2 ou A3.

La sous-catégorie A1 est également valable pour conduire des véhicules correspondant à l'une des sous-catégories A2 ou A3.

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

La catégorie B est également valable pour conduire des véhicules correspondant à la catégorie F ou à l'une des sous-catégories A2 ou A3.

La catégorie C+E est également valable pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant à la catégorie D+E ou à la sous-catégorie D1+E, à condition que le titulaire soit détenteur respectivement de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1. Elle est également valable pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant à la catégorie B+E ou à la sous-catégorie C1+E.

La catégorie D+E et les sous-catégories C1+E et D1+E sont également valables pour conduire un ensemble de véhicules couplés correspondant à une autre de ces catégories ou sous-catégories à condition que le titulaire soit détenteur de la catégorie ou sous-catégorie autorisant la conduite du véhicule tracteur d'un tel ensemble. Ces catégories et sous-catégories sont également valables pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant à la catégorie B+E.

La catégorie F est également valable pour conduire des véhicules correspondant aux sous-catégories A2 et A3.

6.3. Le titulaire d'un permis de conduire qui fait l'objet d'une mesure judiciaire ou administrative limitant la validité du permis de conduire à une ou plusieurs catégories déterminées, est seulement autorisé à conduire les véhicules rentrant dans cette ou ces catégories.»

«Art. 76ter.»[1]

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«La subdivision des permis de conduire délivrés avant le 1er octobre 1996 se présente comme suit:

***Paragraphe 1er**: les permis de conduire correspondant au modèle de la directive 80/1263/CEE*

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Sans préjudice des prescriptions des articles 86 et 176, les permis de conduire établis suivant le modèle de la directive 80/1263/CEE comprennent les catégories suivantes:»

1. La catégorie A est valable pour la conduite de
   1) motocycles avec ou sans side-car;
   2) véhicules automoteurs d'infirme;
   3) cycles à moteur auxiliaire.

   La catégorie A sous 1) est également valable pour conduire des véhicules dont la conduite requiert la détention des catégories A sous 2) ou 3). Elle n'est pas valable pour conduire des motocoupés assimilés aux motocycles.

   Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie A peut être attelée une remorque ou un véhicule traîné d'un poids total maximum autorisé, ou à défaut, d'un poids en charge inférieur à 150 kg.
2. La catégorie B est valable pour la conduite de véhicules automoteurs, autres que les motocycles, les véhicules automoteurs d'infirme, les tracteurs agricoles ou industriels et les machines automotrices, qui ne comprennent pas plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kg.

   Elle est également valable pour conduire des véhicules dont la conduite requiert la détention des catégories A sous 2) ou 3) ou F.

   Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie B peut être attelée une remorque d'un poids total maximum autorisé inférieur ou égal à 750 kg, sous réserve que le poids total maximum autorisé de l'ensemble des véhicules couplés ne dépasse pas 3.500 kg.
3. La catégorie C est valable pour la conduite de véhicules automoteurs dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg, à l'exception des autobus et autocars.

   Elle est également valable pour conduire des véhicules dont la conduite requiert la détention des catégories A sous 2) ou 3), B ou F.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.

Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie C peut être attelée une remorque d'un poids total maximum autorisé inférieur ou égal à 750 kg.

4. La catégorie D est valable pour la conduite d'autobus et d'autocars.

   Elle est également valable pour conduire des véhicules dont la conduite requiert la détention des catégories A sous 2) ou 3), B ou F.

   Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie D peut être attelée une remorque d'un poids total maximum autorisé inférieur ou égal à 750 kg.

5. Sans préjudice des dispositions sous 6. ci-après, la catégorie E est valable pour la conduite d'ensembles de véhicules couplés dont la remorque a un poids total maximum autorisé supérieur à 750 kg.

   La catégorie E sous 1) est valable pour la conduite des ensembles dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kg. Pour l'obtention de cette catégorie, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance des catégories B ou F.

   La catégorie E sous 2) est valable pour la conduite des ensembles dont le poids total maximum est supérieur à 3.500 kg. Pour l'obtention de cette catégorie, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance de la catégorie C.

6. La catégorie F est valable pour la conduite de

   1) tracteurs agricoles;

   2) tracteurs industriels;

   3) machines automotrices.

   Elles est également valable pour conduire des véhicules dont la conduite requiert la détention des catégories A sous 2) ou 3).

   Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie F peut être attelée une remorque ou un ou plusieurs véhicules traînés.

Paragraphe 2. *les permis de conduire établis avant la directive 80/1263/CEE*

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Sans préjudice des prescriptions des articles 86 et 176, les permis de conduire délivrés avant l'établissement des permis selon le modèle communautaire prévu par la directive 80/1263/CEE comprennent les catégories suivantes:»

Catégorie A

1) Motocycles avec ou sans side-car;
2) Véhicules automoteurs d'infirme;
3) Cycles à moteur auxiliaire.

Ce permis de conduire est valable pour les véhicules spécialement désignés de cette catégorie, ainsi que pour traîner un véhicule dont le poids total est inférieur à 150 kg.

De plus, le permis de conduire de la catégorie A sous 1) est également valable pour la catégorie A sous 3).

Catégorie B

1) Voitures automobiles à personnes dont le nombre de places assises entières n'est pas supérieur à neuf, y compris la place du conducteur, et dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kg, y compris le poids total maximum autorisé de la remorque;
2) Véhicules automoteurs destinés au transport de choses et ayant un poids total maximum autorisé égal ou inférieur à 3.500 kg, y compris le poids de la remorque.

Ce permis de conduire est valable pour les véhicules spécialement désignés de cette catégorie et pour les catégories A sous 2) et 3), E sous 1) et F.

Catégorie C

1) Véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont le poids total maximum autorisé, y compris le poids de la remorque, est supérieur à 3.500 kg sans dépasser 7.500 kg; quel que soit le nombre de personnes transportées à l'aide de ces véhicules.

   Voitures automobiles à personnes, dont le poids total maximum autorisé, y compris le poids total maximum autorisé de la remorque, dépasse 3.500 kg;

2) Véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 7.500 kg, y compris le poids de la remorque, quel que soit le nombre de personnes transportées à l'aide de ces véhicules.

Ce permis de conduire est valable pour les véhicules spécialement désignés de cette catégorie et pour les catégories A sous 2) et 3), B, E sous 1) et F.

De plus, le permis de conduire de la catégorie C sous 1) est également valable pour la catégorie C sous 2), à condition que le titulaire ait atteint l'âge de 21 ans au moins.

Catégorie D: autobus et autocars

Ce permis de conduire est valable pour les véhicules spécialement désignés de cette catégorie et pour les catégories A sous 2) et 3), B, C, E sous 1) et F.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 8 décembre 2011)*

Catégorie E

1) Remorques ou semi-remorques dont le poids total maximum autorisé est compris entre 750 et 1.750 kg;
2) Remorques ou semi-remorques dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 1.750 kg.

Ce permis de conduire n'est délivré que pour autant que le conducteur soit titulaire du permis de conduire requis pour la conduite du véhicule tracteur.

Catégorie F

1) Tracteurs agricoles;
2) Tracteurs industriels;
3) Machines automotrices d'un poids propre supérieur à 400 kg.

Ce permis de conduire est valable pour les véhicules spécialement désignés de cette catégorie et pour les catégories A sous 2) et 3) et E sous 1).»

(Règl. g.-d. du 9 juillet 2013)

«Art. 76quater.

Les agents de l'Administration des services de secours, des services d'incendie et de sauvetage communaux ainsi que des organismes de secours agréés en vertu de la loi modifiée du 12 juin 2004 portant création d'une Administration des services de secours, titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B en cours de validité, agissant dans le cadre de leurs missions, sont autorisés à conduire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, un véhicule automoteur sans remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg sans dépasser 4.250 kg, et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, sous couvert d'un certificat attestant l'aptitude à la conduite du véhicule dont question, délivré par le ministre ayant les services de secours dans ses attributions.

Ce certificat est délivré aux agents des services de secours concernés, titulaires du permis de conduire de la catégorie B depuis au moins deux ans et ayant participé avec succès à un cours de formation organisé par le ministre ayant les services de secours dans ses attributions.

Les modalités de ce cours de formation ainsi que le modèle du certificat sont arrêtés par le ministre ayant les services de secours dans ses attributions.

Toutefois, les agents des services de secours concernés engagés avant l'entrée en vigueur du présent article, sont dispensés de la participation au cours de formation prévu au présent article. Ils doivent suivre ce cours de formation avant le 1er janvier 2015. A défaut de ce faire, le certificat délivré perd sa validité de plein droit.»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«C. – *Les conditions médicales à remplir par les conducteurs*»

Art. 77.

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«En vue de l'obtention ou du renouvellement d'un permis de conduire, l'intéressé doit se soumettre à un examen médical destiné à établir s'il ne souffre pas d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire et s'il ne présente pas de signes d'alcoolisme ou d'autre intoxications. Sur avis de la commission médicale prévue à l'article 90, le titulaire d'un permis de conduire peut de même être obligé par le ministre des Transports à se soumettre à un examen médical, s'il existe des doutes sur ses aptitudes ou capacités de conduire.

L'examen médical porte notamment sur la capacité visuelle, l'audition, les affections cardiovasculaires, les troubles endocriniens, les maladies du système nerveux, les troubles mentaux, l'alcoolisme, la consommation de drogues et de médicaments, les maladies du sang et les maladies de l'appareil génito-urinaire ainsi que sur l'état de santé général et les incapacités physiques.

(Règl. g.-d. du 25 janvier 2011)

«1. La capacité visuelle

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Les conditions minimales à remplir pour la délivrance et le renouvellement des différentes catégories du permis de conduire sont les suivantes:

Catégorie du permis de conduire	*Acuité visuelle*	*Borgne ou amblyope avec acuité inférieure à 0,1*	*Champ visuel*	*Causes éliminatoires*	*Remarques*
1	2	3	4	5	6
catégories A, A2, A1 et AM catégories B, BE et F	au moins 0,5 en utilisant les deux yeux ensemble, avec ou sans correction	0,5 avec ou sans correction	le champ visuel horizontal ne doit pas être inférieur à 120° et doit s'étendre d'au moins 50° vers la gauche et la droite et de 20° vers le haut et le bas; aucun défaut ne doit être présent dans un rayon de 20° par rapport à l'axe central	aphakie ou pseudo-aphakie uni- ou bilatérales lorsque l'œil le meilleur n'a pas une acuité égale ou supérieure à 0,5 et un champ visuel normal	le candidat pour les catégories A, A2, A1 et AM dont l'acuité visuelle est suffisante sans correction, doit néanmoins porter des verres protecteurs;
catégories C, CE, D, DE, C1, C1E, D1 et D1E	au moins 0,8 pour le meilleur des deux yeux et d'au moins 0,1 pour l'œil le moins bon, avec ou sans correction	inapte	le champ visuel horizontal des deux yeux ne doit pas être inférieur à 160° et doit s'étendre d'au moins 70° vers la gauche et la droite et de 30° vers le haut et le bas; aucun défaut ne doit être présent dans un rayon de 30° par rapport à l'axe central	1) aphakie ou pseudo-aphakie uni- ou bilatérales lorsque l'œil le meilleur n'a pas une acuité égale ou supérieure à 0,8 et un champ visuel normal; 2) diplopie; 3) altération de la sensibilité aux contrastes, tel que le daltonisme;	1) en cas d'altération de la sensibilité aux contrastes une épreuve pratique décidera de l'octroi ou du refus du permis de conduire; 2) en cas d'aphakie ou pseudo-aphakie uni- ou bilatérales, le permis n'est délivré que si le candidat a déjà une expérience dans cette catégorie.

»

(Règl. g.-d. du 20 juillet 2017)

«Le permis de conduire des personnes qui ne satisfont aux critères énoncés ci-dessus qu'après correction par des verres appropriés, porte la mention restrictive «lunettes ou lentilles de contact».

Les lentilles intraoculaires ne sont ni considérées comme lunettes ni comme lentilles de contact.»

S'il y a un doute que l'intéressé n'a pas une vision adéquate, il doit se faire examiner par un ophtalmologue. Au cours de cet examen, l'attention doit porter plus particulièrement sur l'acuité visuelle, le champ visuel, la vision crépusculaire, la sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes et la diplopie ainsi que sur d'autres fonctions visuelles qui peuvent compromettre la sécurité de la conduite.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«a) Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire»

Un permis de conduire peut être délivré ou renouvelé aux personnes qui ne satisfont pas aux critères du tableau ci-dessus, à condition qu'un ophtalmologue certifie, suite à un examen de l'intéressé, l'absence d'autres troubles de la vision affectant notamment la sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes ou la vision crépusculaire.

Ces personnes doivent en outre se soumettre avec succès à un examen de contrôle pratique reçu par un examinateur agréé, aux fins de vérifier plus particulièrement dans le chef du candidat examiné l'absence desdits troubles.

Si une maladie oculaire progressive est détectée ou déclarée, le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé sous réserve d'un examen régulier de la vision de l'intéressé pratiqué par un ophtalmologue.

L'intéressé qui a une perte fonctionnelle totale de la vision d'un oeil ou qui utilise seulement un oeil doit avoir une acuité visuelle d'au moins 0,5 avec correction optique s'il y a lieu. L'ophtalmologue doit certifier que cette condition de vision monoculaire existe depuis assez longtemps pour que l'intéressé s'y soit adapté et que le champ de vision de cet oeil réponde à l'exigence fixée au tableau ci-dessus. Après une diplopie ou la perte de la vision d'un oeil, le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut suspendre la validité du permis de conduire de l'intéressé ou en refuser la délivrance ou le renouvellement pour une période pouvant aller jusqu'à six mois après avoir entendu l'avis de la commission médicale qui se prononce sur base du certificat d'un ophtalmologue. Au terme de cette période, la conduite ne sera autorisée que suite à l'avis de la commission médicale émis sur base de la production par l'intéressé du certificat d'un ophtalmologue attestant qu'il s'est adapté à sa vision monoculaire.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«b) Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire»

Dans le cadre de la délivrance et du renouvellement du permis de conduire à l'intéressé qui utilise une correction optique pour atteindre les valeurs de 0,8 et 0,1, l'acuité minimale (0,8 et 0,1) doit être obtenue soit à l'aide de lunettes d'une puissance n'excédant pas huit dioptries, soit à l'aide de lentilles de contact. La correction doit être bien tolérée.

Après une perte importante de la vision d'un oeil, le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut suspendre la validité du permis de conduire de l'intéressé ou en refuser la délivrance ou le renouvellement pour une période pouvant aller jusqu'à six mois après avoir entendu l'avis de la commission médicale qui se prononce sur base du certificat d'un ophtalmologue. Au terme de cette période, la conduite ne sera autorisée que suite à l'avis de la commission médicale émis sur base de la production par l'intéressé du certificat d'un ophtalmologue attestant qu'il s'est adapté à sa vision monoculaire.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«2. L'audition

La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E est refusé, si lors de la conduite d'un véhicule l'intéressé est gêné par le mauvais état de son ouïe.»

(Règl. g.-d. du 20 juillet 2017)

«3. Les affections cardio-vasculaires

3.1. Pour les pathologies cardiovasculaires suivantes, le permis de conduire ne peut être délivré ou renouvelé à l'intéressé qu'après que la pathologie a été effectivement traitée et que sur avis motivé de la commission médicale instituée à l'article 90 et à condition qu'il se soumette, s'il y a lieu, à un examen médical régulier.

3.1.1. Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire

a) bradyarythmies (bradyarythmie sinusale et troubles de la conduction) et tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventiculaires) associées à des syncopes ou à des épisodes de syncope provoqués par des pathologies arythmiques;

b) tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventiculaires) avec pathologie cardiaque structurelle et tachycardie ventriculaire soutenue;

c) symptômes d'angor;

d) implantation ou remplacement de défibrillateur ou choc de défibrillateur, approprié ou non (s'applique au groupe 1 uniquement);

e) syncope (perte temporaire de connaissance et de tonus postural, caractérisée par un début rapide, une durée brève et une récupération spontanée, due à une hypoperfusion cérébrale globale, d'origine réflexe présumée, ou de cause inconnue, sans signe de cardiopathie sous-jacente;

f) syndrome coronarien aigu;

g) angor stable, si les symptômes ne sont pas déclenchés par un exercice léger;

h) intervention coronarienne percutanée (ICP);

i) pontage coronarien;

j) accident vasculaire cérébral (AVC)/accident ischémique transitoire (AIT);

k) insuffisance cardiaque — classes NYHA (New York Heart Association) I, II et III ;

l) transplantation cardiaque;

m) dispositif d'assistance cardiaque;

n) chirurgie valvulaire;

o) hypertension maligne (élévation de la pression artérielle systolique ≥ 180 mmHg ou diastolique ≥ 110 mmHg associée à des dommages imminents ou progressifs au niveau des organes);

p) cardiopathie congénitale;

q) cardiomyopathie hypertrophique en l'absence de syncopes;

r) syndrome du QT long avec syncope, torsade de pointes (QTc) > 500 ms.

Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire

a) bradyarythmies (bradyarythmie sinusale et troubles de la conduction) et tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) associées à des syncopes ou à des épisodes de syncope provoqués par des pathologies arythmiques;

b) bradyarythmies: maladie du noeud sinusal et troubles de la conduction avec bloc atrioventriculaire du deuxième degré (type Mobitz II), bloc atrioventriculaire du troisième degré ou bloc de branche alternant;

c) tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) avec
   - pathologie cardiaque structurelle et tachycardie ventriculaire soutenue ou
   - tachycardie ventriculaire polymorphe non soutenue, tachycardie ventriculaire soutenue ou avec indication de défibrillateur;

d) symptômes d'angor;

e) implantation ou remplacement de stimulateur cardiaque permanent;

f) syncope (perte temporaire de connaissance et de tonus postural, caractérisée par un début rapide, une durée brève et une récupération spontanée, due à une hypoperfusion cérébrale globale, d'origine réflexe présumée, ou de cause inconnue, sans signe de cardiopathie sous-jacente;

g) syndrome coronarien aigu;

h) angor stable, si les symptômes ne sont pas déclenchés par un exercice léger;

i) intervention coronarienne percutanée (ICP);

j) pontage coronarien;

k) accident vasculaire cérébral (AVC)/accident ischémique transitoire (AIT);

l) sténose carotidienne sévère;

m) diamètre aortique maximal de plus de 5,5 cm;

n) insuffisance cardiaque — classes NYHA I et II, à condition que la fraction d'éjection du ventricule gauche soit d'au moins 35 %

o) transplantation cardiaque;

p) chirurgie valvulaire;

q) hypertension maligne (élévation de la pression artérielle systolique ≥ 180 mmHg ou diastolique ≥ 110 mmHg associée à des dommages imminents ou progressifs au niveau des organes);

r) pression artérielle de niveau 3 (pression artérielle diastolique ≥ 110 mmHg et/ou systolique ≥ 180 mmHg);

s) cardiopathie congénitale.

3.2. Pour les pathologies cardiovasculaires suivantes, le permis de conduire n'est pas délivré ou renouvelé à l'intéressé:

3.2.1. Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire

a) maladie vasculaire périphérique — anévrisme aortique thoracique et abdominal, lorsque le diamètre aortique maximal est tel qu'il expose à un risque élevé de rupture soudaine et donc à un événement invalidant soudain;

b) insuffisance cardiaque — classe NYHA IV,

c) valvulopathie avec régurgitation aortique, sténose aortique, régurgitation mitrale ou sténose mitrale s'il est estimé que la capacité fonctionnelle correspond à la classe NYHA IV ou si des épisodes de syncope ont été rapportés;

d) syndrome de Brugada, avec syncope ou mort subite cardiaque avortée.

3.2.2. Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire

a) implantation d'un défibrillateur;

b) maladie vasculaire périphérique — anévrisme aortique thoracique et abdominal, lorsque le diamètre aortique maximal est tel qu'il expose à un risque élevé de rupture soudaine et donc à un événement invalidant soudain;

c) insuffisance cardiaque — classes NYHA III et IV;

d) dispositifs d'assistance cardiaque;

e) valvulopathie de classe NYHA III ou IV ou avec fraction d'éjection inférieure à 35 %, sténose mitrale et hypertension pulmonaire sévère ou avec signes échocardiographiques de sténose aortique sévère ou sténose aortique à l'origine de syncopes; à l'exception de la sténose aortique sévère totalement asymptomatique, si l'épreuve d'effort est négative;

f) cardiomyopathies structurelles et électriques — cardiomyopathie hypertrophique avec antécédents de syncope ou lorsqu'au moins deux des conditions ci-après sont réunies: épaisseur de la paroi du ventricule gauche > 3 cm, tachy-

cardie ventriculaire non soutenue, antécédents familiaux de mort subite (parent du premier degré), pas d'élévation de la pression artérielle à l'effort;

g) syndrome du QT long avec syncope, torsade de pointes et QTc > 500 ms;

h) syndrome de Brugada, avec syncope ou mort subite cardiaque avortée.

Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé dans des cas exceptionnels sur avis motivé de la commission médicale instituée à l'article 90 et à condition que l'intéressé se soumette à un examen médical régulier attestant qu'il est toujours capable de conduire un véhicule en toute sécurité compte tenu des effets de sa pathologie.

3.3. Autres cardiomyopathies

Le risque d'événements invalidant soudains est évalué pour l'intéressé présentant des cardiomyopathies connues (cardiomyopathie ventriculaire droite arythmogène, cardiomyopathie par non compaction, tachycardie ventriculaire polymorphe catécholaminergique et syndrome du QT court, par exemple) ou des cardiomyopathies non connues qui pourraient être découvertes. Une évaluation minutieuse par un spécialiste est nécessaire. Il est tenu compte des caractéristiques de diagnostic de la cardiomyopathie concernée.»

(Règl. g.-d. du 25 janvier 2011)

«4. Le diabète sucré

Sont considérés dans le présent article comme «hypoglycémie sévère» l'épisode d'hypoglycémie où l'assistance d'une tierce personne est nécessaire et comme «hypoglycémie récurrente» les situations où un deuxième cas d'hypoglycémie sévère survient au cours d'une période de douze mois.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«a) Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire»

Le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé à l'intéressé atteint d'un diabète qui suit un traitement médicamenteux que sur avis motivé de la commission médicale instituée à l'article 90 et à condition qu'il se soumette à un examen médical régulier, adapté à son cas, dont l'intervalle n'excède toutefois pas cinq ans.»

(Règl. g.-d. du 20 juillet 2017)

«Si l'intéressé souffrant de diabète suit un traitement médicamenteux susceptible de provoquer une hypoglycémie il doit prouver qu'il comprend le risque d'hypoglycémie et qu'il maîtrise la maladie de manière adéquate.

Le permis de conduire n'est ni délivré ou renouvelé à l'intéressé qui n'est pas suffisamment conscient des risques liés à l'hypoglycémie.

Le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé à l'intéressé qui souffre d'hypoglycémie sévère récurrente que sur avis motivé de la commission médicale instituée à l'article 90 et à condition qu'il se soumette à un examen médical régulier. En cas d'hypoglycémie sévère récurrente survenant durant les heures de veille, le permis de conduire n'est ni délivré ou renouvelé jusqu'à ce que trois mois se soient écoulés depuis la dernière crise.

Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé dans des cas exceptionnels sur avis motivé de la commission médicale instituée à l'article 90 et à condition que l'intéressé se soumette à un examen médical régulier attestant qu'il est toujours capable de conduire un véhicule en toute sécurité compte tenu des effets de sa pathologie.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«b) Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire»

Dans le cadre de la délivrance et du renouvellement du permis de conduire à l'intéressé qui suit un traitement médicamenteux pouvant provoquer une hypoglycémie, la réunion des critères suivants doit être vérifiée:

– aucune crise d'hypoglycémie sévère ne s'est produite au cours des douze derniers mois,
– le conducteur est pleinement conscient des risques d'hypoglycémie,
– le conducteur doit faire preuve d'une maîtrise adéquate de la maladie en contrôlant régulièrement sa glycémie, au moins deux fois par jour et lorsqu'il envisage de conduire,
– le conducteur doit certifier par écrit qu'il comprend les risques d'hypoglycémie,
– il n'y a pas d'autre complication liée au diabète qui puisse interdire la conduite.

En outre, dans ces cas, la délivrance et le renouvellement du permis de conduire est soumis à la production d'un rapport médical établi par un endocrinologue et à des examens médicaux réguliers, réalisés à intervalles n'excédant pas trois ans.

Les intéressés ayant subi une crise d'hypoglycémie survenue durant les heures de veille sont tenus d'en informer le ministre ayant les Transports dans ses attributions qui, après avis de la commission médicale, décide d'un éventuel retrait ou refus de délivrance ou de renouvellement du permis de conduire.»

(Règl. g.-d. du 25 janvier 2011)

«5. L'épilepsie

Toute personne qui demande l'obtention d'un permis de conduire ou qui est titulaire d'un permis de conduire et qui souffre d'épilepsie est tenue d'en avertir le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Tout titulaire d'un permis de conduire qui est considéré comme épileptique au sens du présent article fait, sur décision du ministre ayant les Transports dans ses attributions, l'objet d'avis réguliers de la Commission médicale, tant que la dernière crise ne remonte pas à plus de cinq ans.

Lorsqu'une personne a été victime d'une crise initiale ou isolée ou d'une perte de conscience, le ministre peut retirer le permis de conduire ou en refuser la délivrance ou le renouvellement après avis de la commission médicale. La commission médicale émet son avis sur base du certificat médical d'un neurologue identifiant le syndrome épileptique spécifique et le type de crise de la personne concernée, évaluant les effets possibles de ces syndromes et crises sur la sécurité de la conduite et prescrivant le traitement qui convient.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«a) Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire»

Pour autant que la dernière crise ne remonte pas à plus de cinq ans, le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions qu'après avis de la commission médicale. La durée de validité du permis de conduire qui est, le cas échéant, délivré ou renouvelé dans ces conditions, tient compte de l'évolution de l'état de l'intéressé.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut délivrer un permis de conduire à une personne qui a été victime d'une crise d'épilepsie provoquée par un facteur causal identifiable qui est peu susceptible de se reproduire au volant. Il prend sa décision après avis de la commission médicale qui se prononce sur base du certificat d'un neurologue attestant que l'intéressé remplit par ailleurs les critères d'aptitude à la conduite prévus par le présent article. Le permis de conduire d'une personne victime d'une crise d'épilepsie dans les conditions du présent alinéa peut être renouvelé dans les mêmes conditions.

A condition qu'une première crise d'épilepsie non provoquée remonte à plus de six mois le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions après avis de la commission médicale qui se prononce au vu du certificat d'un neurologue attestant l'absence de toute contre-indication médicale. La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire peut intervenir plus tôt sur base d'un avis de la commission médicale.

En cas d'épilepsie déclarée la durée précitée est portée à un an.

Toute autre perte de conscience doit être évaluée dans les conditions qui précèdent en fonction du risque de récurrence lors de la conduite.

L'intéressé qui n'a des crises que pendant son sommeil peut, dans les conditions qui précèdent, être déclaré apte à la conduite si ce schéma de crises est observé durant une période ne pouvant être inférieure à un an. Si l'intéressé est victime d'attaques ou de crises lorsqu'il est éveillé, une période d'un an sans nouvelle crise est requise avant que le permis puisse être délivré ou renouvelé.

L'intéressé qui subit exclusivement des crises n'affectant pas sa conscience et ne causant pas d'incapacité fonctionnelle peut dans les mêmes conditions être déclaré apte à la conduite si ce schéma de crises est observé durant une période ne pouvant être inférieure à un an. Si l'intéressé est victime d'attaques ou de crises d'un autre genre, une période d'un an sans nouvelle crise est requise avant que le permis puisse être délivré ou renouvelé.

En cas de crises dues à une modification ou à l'arrêt d'un traitement antiépileptique ordonné par un médecin, le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut, pour une durée d'au moins six mois, suspendre la validité du permis de conduire de l'intéressé ou refuser son admission aux épreuves prévues en vue de l'obtention du permis de conduire après avis de la commission médicale. Si le traitement antiépileptique est repris après une crise due à la modification ou un arrêt du traitement ordonné par un médecin, la suspension de la validité du permis de conduire de l'intéressé ou le refus de délivrer un permis de conduire ou le refus d'admettre l'intéressé aux épreuves en vue de l'obtention du permis de conduire peut être décidé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions selon la même procédure.

Les dispositions des alinéas un et deux du présent point 5. sont applicables aux titulaires d'un permis de conduire et candidats au permis de conduire qui ont subi une opération chirurgicale visant à soigner leur épilepsie.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«b) Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire»

Les candidats au permis de conduire et les titulaires de permis de conduire ne doivent avoir eu de crise épileptique pendant une période d'au moins dix ans, sans avoir dû suivre un traitement antiépileptique pendant cette période. Cette période peut être réduite lorsqu'un examen neurologique permet d'établir que les indicateurs pronostiques permettent de restituer le permis de conduire ou de rapporter le refus de délivrance ou de renouvellement avant cette échéance, notamment dans les cas d'épilepsie dite juvénile.

Les personnes ayant déjà fait l'objet d'une crise épileptique doivent établir au moyen d'un certificat médical avoir suivi un traitement médical approprié et produire un certificat neurologique attestant qu'elles ne sont pas atteintes d'une pathologie cérébrale notable et qu'aucun signe d'activité épileptiforme n'a été détecté dans le tracé de l'électroencéphalogramme, en abrégé EEG, auquel elles ont été soumises dans le cadre d'un examen neurologique. Ledit certificat médical doit en outre établir qu'un examen neurologique et un EEG ont été établis suite à chaque crise aigüe.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut délivrer un permis de conduire à une personne qui a été victime d'une crise d'épilepsie provoquée par un facteur causal identifiable qui est peu susceptible de se reproduire au volant. Il prend sa décision après avis de la commission médicale qui se prononce sur base du certificat d'un neuro-

logue. Le permis de conduire d'une personne, victime d'une crise d'épilepsie dans les conditions du présent alinéa, peut être renouvelé dans les mêmes conditions.

Le permis de conduire est retiré aux personnes souffrant d'une lésion intracérébrale structurelle qui présente un risque accru de crise. La délivrance et le renouvellement du permis de conduire sont refusés dans les mêmes conditions. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement du permis de conduire peut être rapportée s'il est établi que le risque d'épilepsie n'excède pas deux pour cent par an. Le certificat médical à produire en pareille circonstance doit en outre établir que la personne concernée remplit par ailleurs les critères d'aptitude à la conduite prévus par le présent article.

Le retrait du permis de conduire ainsi que le refus de délivrance ou de renouvellement d'un permis de conduire ne s'impose pas si l'intéressé qui a subi une première crise d'épilepsie non provoquée ou une crise unique n'a plus été victime d'aucune autre crise pendant une période de cinq ans, lors de laquelle il n'a fait l'objet d'aucun traitement antiépileptique et que cet état est vérifié dans le cadre d'un examen neurologique. Cette période peut être réduite si un examen neurologique a permis d'établir si les indicateurs pronostiques sont bons.

Toute autre perte de conscience est évaluée selon les modalités qui précèdent et la décision du ministre ayant les Transports dans ses attributions est fonction du risque de récurrence lors de la conduite qui ne doit pas excéder deux pour cent par an.

Des troubles, tels une malformation artériovéneuse ou une hémorragie intracérébrale, qui comportent un risque accru de crises épileptiques obligent les intéressés, titulaires d'un permis de conduire ou candidats à l'obtention d'un permis de conduire, à se soumettre à un examen neurologique, même si une crise ne s'est pas encore manifestée. Le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé que si le risque de crise n'excède pas deux pour cent par an.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«6. Les maladies neurologiques et syndrome de l'apnée obstructive du sommeil

6.1. Les maladies neurologiques

La délivrance et le renouvellement du permis de conduire sont refusés aux personnes atteintes d'une affection neurologique grave, sauf sur avis motivé de la Commission médicale. Dans son avis, la Commission médicale tient compte, en fonction des possibilités fonctionnelles et de leur évolutivité, des troubles neurologiques dus à des affections, des opérations du système nerveux central ou périphérique, extériorisés par des signes moteurs sensitifs, sensoriels, trophiques, perturbant l'équilibre et la coordination.

La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire peut être, dans ces cas, subordonné à des examens périodiques en cas de risques d'aggravation.

6.2. Le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil

Le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré correspond à un nombre d'apnées et d'hypopnées par heure (index d'apnées et hypopnées) compris entre 15 et 29, et le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil sévère correspond à un index d'apnées et hypopnées supérieur ou égal à 30. Ces deux syndromes sont associés à une somnolence diurne excessive.

6.2.1. S'il existe pour l'intéressé une suspicion du syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère, un avis médical plus approfondi doit être émis par la Commission médicale avant la délivrance ou le renouvellement du permis de conduire par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. Il peut leur être recommandé de ne pas conduire jusqu'à ce que le diagnostic soit confirmé.

6.2.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé si l'intéressé porteur d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère démontre que son affection fait l'objet d'un contrôle approprié, qu'il suit un traitement adéquat et qu'il y a une amélioration de sa somnolence, le cas échéant, qui est confirmée par un avis motivé de la Commission médicale.

6.2.3. a) Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire

L'intéressé porteur d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère sous traitement doit se soumettre à un examen médical régulier au moins tous les trois ans, afin d'établir dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue.

b) Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire

L'intéressé porteur d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère sous traitement doit se soumettre à un examen médical régulier au moins chaque année, afin d'établir dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue.»

(Règl. g.-d. du 25 janvier 2011)

«7.» Les troubles mentaux

Si l'intéressé est atteint de troubles psychiques dus à des maladies, traumatismes ou opérations du système nerveux central ou de retard mental évident, ou s'il souffre de troubles psychotiques graves, le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé que sur avis motivé de la Commission médicale. Il en est de même pour les candidats présentant des troubles comportementaux graves dus à la sénescence ou des troubles majeurs de la capacité de jugement, du comportement ou de l'adaptation liés à la personnalité.

(Règl. g.-d. du 19 janvier 2016)

«8. Alcool, drogues et médicaments

8.1. Alcool

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé si l'intéressé se trouve en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool ou s'il ne peut dissocier la conduite de la consommation d'alcool.

En cas de dépendance vis-à-vis de l'alcool, le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé, sur avis motivé de la commission médicale, au terme d'une période prouvée d'abstinence et sous réserve d'un contrôle médical régulier.

En ce qui concerne la délivrance et le renouvellement des permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, la commission médicale tiendra en outre compte dans ses avis, des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules correspondant à ces catégories.

8.2. Drogues et médicaments

a) Abus

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé si l'intéressé se trouve en état de dépendance vis-à-vis de substances à action psychotrope ou s'il en abuse régulièrement, sans être dépendant.

b) Consommation régulière

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé si l'intéressé consomme régulièrement des substances psychotropes, quelle qu'en soit la forme, susceptibles de compromettre son aptitude à conduire sans danger, si la quantité absorbée est telle qu'elle exerce une influence néfaste sur la conduite. Il en est de même pour tout autre médicament ou association de médicaments qui exerce une influence sur l'aptitude à conduire.

En ce qui concerne la délivrance et le renouvellement des permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, la commission médicale tiendra en outre compte dans ses avis, des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules correspondant à ces catégories.»

(Règl. g.-d. du 25 janvier 2011)

«9.» Handicap de l'appareil locomoteur

Le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé qu'après avis émis par la Commission médicale.

(Règl. g.-d. du 25 janvier 2011)

«10.» Les maladies de l'appareil génito-urinaire

Si l'intéressé souffre d'une déficience rénale grave, le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé que sur avis motivé de la commission médicale.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Le permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E n'est pas délivré ou renouvelé aux personnes souffrant d'insuffisance rénale grave irréversible sauf dans des cas exceptionnels et sur avis de la commission médicale.»

(Règl. g.-d. du 19 janvier 2016)

«11. Transplantation d'organe et implant artificiel

Si l'intéressé a subi une transplantation d'organe ou un implant artificiel ayant une incidence sur l'aptitude à la conduite, le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé, sur avis motivé de la commission médicale et, si nécessaire, sous réserve d'un contrôle médical régulier.

En ce qui concerne la délivrance et le renouvellement des permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, la commission médicale tiendra en outre compte dans ses avis, des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules correspondant à ces catégories.»

(Règl. g.-d. du 19 janvier 2016)

«12.» L'état général

Si l'intéressé est physiquement diminué, le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé que sur avis motivé de la commission médicale.

Si par ailleurs, le titulaire d'un permis de conduire ne satisfait pas aux conditions minimales précitées au présent article, le permis de conduire peut être retiré ou suspendu, sa validité et son emploi peuvent être restreints et sa restitution peut être refusée. Si la validité ou l'emploi du permis de conduire doivent être restreints dans ces circonstances, le permis porte une mention spéciale déterminant les conditions dans lesquelles le titulaire est habilité à conduire.

Pour autant que les conditions médicales entrées en vigueur après les dates ci-après sont plus sévères que les conditions antérieures, les permis de conduire délivrés respectivement avant le 1er janvier 1983 et le 1er octobre 1996 peuvent être renouvelés aux conditions médicales minima en vigueur avant ces dates sur avis de la Commission médicale.»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«D. – *La demande en obtention d'un permis de conduire*»

Art. 78.

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«Pour obtenir un permis de conduire, l'intéressé doit présenter au ministre des Transports une demande indiquant ses nom et prénoms, le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 juin 1995)*

La demande doit être appuyée par les pièces suivantes:

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«1) un certificat médical récent à délivrer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin en qualité de médecin-généraliste et/ou de médecin-spécialiste en médecine interne au Luxembourg, répondant aux conditions à fixer par arrêté ministériel et attestant que le candidat présente les aptitudes physiques et mentales requises;»

2) un extrait du casier judiciaire; l'extrait du casier judiciaire n'est requis que pour les personnes ayant atteint l'âge de 18 ans; pour les personnes qui ont eu leur résidence normale à l'étranger, et qui sont dans l'impossibilité de produire un extrait du casier judiciaire, celui-ci peut-être remplacé par un document officiel qui est suffisamment concluant pour faire admettre que ces personnes offrent les garanties morales nécessaires pour obtenir un permis de conduire.

3) une attestation d'une police d'assurance couvrant les sinistres causés par l'intéressé pendant la période d'apprentissage et de l'épreuve pratique de l'examen ou un certificat de l'instructeur stipulant que l'apprentissage se fera sur son véhicule dûment assuré;

4) une pièce attestant le paiement de la taxe spéciale prévue par la réglementation afférente;

(Règl. g.-d. du 19 janvier 2016)

«5) une photographie récente de 45/35 mm sur papier souple, la tête prise de face ayant au moins 20 mm de hauteur.

Le visage doit être dégagé. Les yeux doivent être parfaitement ouverts.

La monture des lunettes ne doit pas masquer les yeux. Les verres teintés ou colorés sont interdits. Il ne doit pas y avoir de reflets sur les lunettes.

La tête doit être nue, le port d'un couvre-chef est interdit.»

(Règl. g.-d. du 17 octobre 2008)

«6) une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, permettant l'identification de l'intéressé;

7) un certificat de résidence ou tout autre document en tenant lieu.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«8) le cas échéant, un certificat attestant que l'intéressé suit des études au Luxembourg depuis au moins six mois.»

Pour la conduite d'un véhicule muni d'un moteur à vapeur, la demande doit être appuyée en outre par une pièce attestant que l'intéressé possède des connaissances spéciales au sujet de l'emploi des appareils de sécurité équipant les générateurs à vapeur.

S'il s'agit d'un mineur, la demande en obtention d'un permis de conduire doit être contresignée par la personne de tutelle.»

Art. 78bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 29 mai 1992)*»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«E. – *L'apprentissage et l'octroi du permis de conduire*

Art. 79.

1. Sur présentation de la demande visée à l'article 78 et sans préjudice des dispositions de l'article 90 le candidat au permis de conduire reçoit un certificat d'apprentissage qui l'autorise à préparer l'examen du permis de conduire sous l'assistance d'un instructeur agréé.

Le certificat d'apprentissage n'est délivré à un candidat au permis de conduire de la catégorie F qu'à condition qu'il produise une attestation certifiant que le véhicule servant à l'apprentissage et à l'épreuve pratique est couvert par une assurance spéciale.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Le certificat d'apprentissage a une durée de validité de trois ans à compter de la date de son établissement. Par dérogation à ce qui précède, la durée de validité du certificat d'apprentissage pour l'obtention du permis de conduire de la catégorie F est limitée à un an à compter de la date de son établissement.

Dans des cas exceptionnels dûment motivés, le ministre des Transports peut accorder des autorisations individuelles prorogeant la durée de validité du certificat d'apprentissage.»

2. (…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 8 août 2000)*

Pendant la période de l'apprentissage pratique le candidat est tenu d'exhiber ce certificat sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation.

Le certificat d'apprentissage peut être délivré dès six mois avant que le candidat n'ait atteint l'âge minimal requis pour conduire des véhicules correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

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

Pour être admis à l'apprentissage prévu pour le permis de conduire des catégories BE, CE, DE, C1E ou D1E le candidat doit être titulaire de la catégorie de permis autorisant la conduite du véhicule tracteur de l'ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie de permis sollicitée.

La conduite d'un taxi est soumise aux conditions des paragraphes 1. et 2. de l'article 56.»

Art. 80.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«1. L'apprentissage théorique comporte une partie générale et une partie spécifique.

La durée minimale de l'apprentissage est de 12 leçons d'une heure, réparties entre la partie générale et la partie spécifique.

La durée minimale de l'apprentissage théorique est ramenée à 6 leçons d'une heure si le candidat détient déjà une des catégories du permis de conduire.

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«Par dérogation à ce qui précède:

– pour les candidats au permis de conduire pour la conduite des véhicules des catégories C1 qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, la durée minimale de l'apprentissage théorique est ramenée à 4 heures
– pour les candidats au permis de conduire pour la conduite des véhicules des catégories BE, CE, C1E, DE et D1E, la durée minimale de l'apprentissage théorique est ramenée à 2 heures.»

L'apprentissage théorique en vue de l'obtention du permis de conduire des catégories C, D, C1 ou D1 comprend en outre au moins 4 leçons d'une heure portant sur la technique automobile, le chargement et l'arrimage ainsi que sur les techniques de conduite.

Par dérogation à ce qui précède, les candidats qui détiennent déjà une des catégories C, D, C1 ou D1 du permis de conduire sont dispensés de l'apprentissage théorique dont question à l'alinéa précédent ainsi que de l'examen afférent.

2. L'apprentissage pratique s'étend sur

– au moins 16 leçons d'une heure pour les catégories A2, A1 et B;
– au moins 16 leçons d'une heure pour la catégorie D;
– au moins 14 leçons d'une heure pour les catégories C et CE;
– au moins 10 leçons d'une heure pour la catégorie D1;
– au moins 6 leçons d'une heure pour les catégories DE, C1, C1E et D1E;
– au moins 4 leçons d'une heure pour la catégorie BE.

Le nombre minimal de leçons pratiques est ramené

– à 10 pour la catégorie A2, si le candidat est déjà titulaire de la catégorie A1 qui n'a pas été délivrée par équivalence avec la catégorie B;
– à 10 pour la catégorie C, si le candidat est déjà titulaire des catégories D ou C1;
– à 10 pour la catégorie D, si le candidat est déjà titulaire des catégories C ou D1.

Sans préjudice des dispositions de l'article 90 sous 2., les personnes qui sont titulaires d'un permis de conduire limité à la conduite de véhicules automoteurs avec changement de vitesse automatique, doivent, en vue de la suppression de cette restriction, suivre un apprentissage pratique d'au moins 6 leçons d'une heure.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Le permis de conduire des catégories C, CE, D ou DE, obtenu sur un véhicule automoteur avec changement de vitesse automatique, n'est pas limité à la conduite de véhicules automoteurs avec changement de vitesse automatique, si les personnes concernées sont déjà titulaires d'un permis de conduire des catégories B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ou D1E, valable pour la conduite d'un véhicule automoteur avec changement de vitesse manuel.»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«3. Dans des cas exceptionnels, le ministre des Transports peut accorder des autorisations individuelles diminuant le nombre de leçons.»

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«4. Les candidats au permis de conduire de la catégorie B qui ont réussi l'épreuve théorique de l'examen et qui ont accompli au moins 12 leçons pratiques d'une heure peuvent être admis au régime de la conduite accompagnée.

La conduite accompagnée consiste dans la préparation du candidat à l'épreuve pratique de l'examen sans l'assistance d'un instructeur agréé. Les conditions suivantes doivent être respectées:

a) Le candidat optant pour le régime de la conduite accompagnée doit le mentionner sur la demande prévue à l'article 78 et indiquer le nom de son ou de ses accompagnateurs et le numéro de leur permis de conduire.

Par dérogation à l'article 79, paragraphe 2, il est admis à l'apprentissage dès l'âge de 17 ans accomplis. Le candidat doit faire valider son certificat d'apprentissage pour la conduite accompagnée et y faire inscrire le nom de son ou de ses accompagnateurs dès que les conditions du premier alinéa du présent paragraphe 4. sont remplies.

Lors d'un changement éventuel de régime, des leçons dispensées par un instructeur agréé sous le régime précédent sont mises en compte. Le changement d'un accompagnateur est soumis à l'autorisation préalable du ministre des Transports.

b) La conduite accompagnée est interdite entre 23.00 et 06.00 heures. Elle n'est pas autorisée en dehors du territoire du Grand-Duché.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 8 août 2000)*

L'accompagnateur doit être assis à l'avant.

c) Le candidat doit être accompagné d'une personne titulaire du permis de conduire de la catégorie B depuis plus de 6 ans qui est appelée accompagnateur. L'accompagnateur a pour mission de surveiller le candidat, de le conseiller dans son apprentissage de la conduite et de l'aider à développer ses facultés de conduite défensive.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 25 juillet 2015)*

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015) «Pour être admis comme accompagnateur, le concerné doit joindre à sa demande la pièce spécifiée sous 2) de l'alinéa 2 de l'article 78.» *(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)* «Il ne doit pas s'être trouvé au cours des cinq dernières années sous l'effet ni d'une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière, ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire. Il doit en plus avoir été présent pendant au moins deux leçons pratiques du candidat à accompagner, dispensées par l'instructeur agréé de celui-ci.» (...) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 25 juillet 2015)*

Sauf pour les parents ou alliés au premier ou au deuxième degré, nul ne peut en même temps être l'accompagnateur de plus d'un candidat. Par ailleurs, deux des parents et alliés au premier ou au deuxième degré peuvent assumer ensemble les fonctions d'accompagnateur d'un même candidat.

L'accompagnateur est considéré comme seul conducteur du véhicule conduit sous le régime de la conduite accompagnée.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«d) Le candidat doit pouvoir exhiber sur réquisition le certificat d'apprentissage dûment validé. Il doit fixer verticalement et visiblement à la face arrière gauche du véhicule conduit un signe particulier amovible de 20 x 13 cm portant en couleur blanche sur fond rouge la lettre latine «L».

Cette lettre a les dimensions suivantes:

largeur de la lettre: 8 cm;

hauteur de la lettre: 12 cm;

largeur uniforme du trait: 2,5 cm.

Ce signe particulier doit être enlevé si le véhicule est conduit par une personne qui ne se trouve pas sous le régime de la conduite accompagnée.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«e) Avant les trois dernières leçons précédant l'épreuve pratique de l'examen, le ou les accompagnateurs doivent remettre à l'instructeur agréé un rapport écrit relatant l'évolution du candidat au cours de la conduite accompagnée, dont le modèle est arrêté par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La remise dudit rapport doit être consignée sur le certificat d'apprentissage.»

f) Lors des leçons pratiques accomplies parallèlement ou en contigu à la conduite accompagnée, l'instructeur agréé est tenu d'évaluer les expériences acquises par le candidat, notamment sur base du rapport mentionné sous e).

g) Tout avertissement taxé ainsi que toute condamnation pour des infractions aux règles de la circulation routière commises sous le régime de la conduite accompagnée entraîne pour le candidat l'annulation de la validation du certificat d'apprentissage pour la conduite accompagnée, et pour l'accompagnateur *(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)* «la déchéance

de la qualité d'accompagnateur». Un procès-verbal dressé dans les mêmes conditions suspend l'application de ce régime. Le ministre des Transports est informé de ces infractions.»

Art. 81.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«1. Nonobstant le régime applicable en matière d'examen du permis de conduire de la catégorie «apprenti-instructeur», l'épreuve théorique est reçue sous forme d'un test écrit sur micro-ordinateur ou sous forme orale.»

2. (…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 22 avril 2009)*

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 8 août 2000)*

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«Le ministre des Transports arrête les critères minima auxquels doivent répondre les véhicules servant aux épreuves pratiques en vue de l'obtention des différentes catégories de permis de conduire.

Nul ne peut se présenter à l'épreuve pratique avant d'avoir atteint l'âge minimum requis pour conduire les véhicules correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée.

S'il existe des doutes sur les facultés du candidat de conduire la nuit, il peut être procédé à une épreuve pratique de nuit.

3. L'examen prévu suite à une interdiction de conduire judiciaire d'au moins six mois ou à une mesure administrative de retrait, de suspension, d'octroi sous condition ou de restriction du droit de conduire, aura lieu d'après les dispositions suivantes:

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

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

(Règl. g.-d. du 8 août 2000)

«L'examen pratique consiste dans la conduite d'un véhicule correspondant à la catégorie de permis à délivrer ou à restituer.»

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

L'échec à un examen théorique ou pratique prévu au présent article place l'intéressé dans la situation d'un candidat ayant échoué à l'épreuve théorique ou pratique de l'examen du permis de conduire prévu au paragraphe 4.»

(Règl. g.-d. du 8 août 2000)

«4. Sans préjudice des modalités de réception particulières des épreuves prévues pour l'obtention des permis de conduire «instructeur» et «apprenti-instructeur» les candidats sont examinés par un examinateur agréé par le ministre des Transports.»

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«Avant les épreuves le titulaire du certificat d'apprentissage doit par la remise du certificat justifier à l'examinateur avoir fait son apprentissage sous l'assistance d'un instructeur agréé, si cette assistance est requise. *(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)* «L'examinateur est tenu de vérifier l'identité du candidat sur base du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document permettant l'identification de l'intéressé.» Il peut de même vérifier la présence et la conformité des documents de bord prescrits par l'article 70 ainsi que l'état réglementaire des pneumatiques et l'éclairage du véhicule servant à la réception de l'examen; la non-conformité comporte le refus de la réception de l'examen. Les connaissances du candidat et son aptitude de conduire un véhicule automoteur sont constatés sur un bulletin d'examen conforme à un modèle agréé par le ministre des Transports. A la fin de l'épreuve l'examinateur dresse un procès-verbal sur le résultat de l'examen.

En cas d'échec à l'épreuve théorique ou pratique, le candidat doit pour se représenter justifier avoir fait un apprentissage supplémentaire au moins égal à la moitié du nombre de leçons requis pour l'admission à l'examen de la catégorie sollicitée du permis de conduire.

L'échec à l'épreuve pratique subi par le candidat dont l'apprentissage pratique a eu lieu sous le régime de la conduite accompagnée comporte l'obligation d'un apprentissage supplémentaire d'au moins cinq leçons pratiques sous l'assistance d'un instructeur agréé avant la reprise du régime de la conduite accompagnée.» (...) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 25 juillet 2015)*

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Art. 82.

Le permis de conduire est délivré par le ministre ayant les Transports dans ses attributions sur le vu d'un procès-verbal attestant que les connaissances du candidat et son aptitude de conduire un véhicule automoteur sont suffisantes. Dans ces conditions, et dans l'attente de la délivrance du permis de conduire conforme au modèle communautaire dont question au paragraphe 2. de l'article 75, le certificat d'apprentissage est validé pour faire fonction de permis de conduire pour la conduite sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, de véhicules correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée, pendant la durée de validité y inscrite.

Sans préjudice des dispositions des articles 84 et 86, aucun permis de conduire n'est délivré sans examen préalable comprenant des épreuves théoriques et pratiques et donnant un résultat suffisant dans les deux épreuves.

Par dérogation à l'alinéa précédent:

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«1. la catégorie AM est délivrée sur le vu du procès-verbal attestant au candidat des connaissances théoriques suffisantes sur la législation en matière de circulation routière et qui a participé avec succès au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions;»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 3 décembre 2013)*

«2.»[1] la catégorie A2 est délivrée au candidat qui a un minimum de deux ans d'expérience préalable de conduite d'un motocycle de la catégorie A1 et qui a participé avec succès au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions; cette disposition ne s'applique pas aux candidats ayant obtenu la catégorie A1 par équivalence avec la catégorie B;

«3.»[1] la catégorie A est délivrée au candidat qui a un minimum de deux ans d'expérience préalable de conduite d'un motocycle de la catégorie A2 et qui a participé avec succès au cours de formation prévu au paragraphe 2 de l'article 83 ainsi qu'au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Un permis de conduire valable le jour de l'examen de contrôle peut être délivré au titulaire d'un permis de conduire à transcrire ou périmé, à condition que la catégorie du permis de conduire sollicitée corresponde à celle du permis de conduire de l'intéressé.»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«F. – *La période de stage et la période probatoire*»

Art. 83.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«1. Les permis de conduire des catégories A2 et B délivrés pour la première fois sont valables à titre d'essai pour une durée de 24 mois. Cette durée est appelée période de stage. Les permis sont également valables le jour de la participation au cours de formation prévu au paragraphe 2., si ce cours a lieu plus de 24 mois après leur délivrance.

Le titulaire d'un permis de conduire des catégories A2 ou B qui se trouve en période de stage reçoit un carnet de stage du ministre des Transports, qui y inscrit le numéro du permis de conduire du titulaire ainsi que les nom, prénoms, lieu et date de naissance de ce dernier. Ce carnet de stage contient huit formulaires détachables. Les conducteurs de véhicules correspondant à la catégorie B du permis de conduire peuvent en outre faire usage de la lettre «L» dans les conditions prévues à l'article 80, la lettre «L» apparaissant en blanc sur fond bleu.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Lorsque le titulaire d'un carnet de stage a fait l'objet d'un avertissement taxé ou d'un procès-verbal, il doit remettre un formulaire à l'agent chargé du contrôle de la circulation routière qui y consigne la nature de l'infraction commise avant de faire suivre la pièce au ministère des Transports où elle est jointe au dossier du concerné. L'agent procède de la même façon quelle que soit l'infraction relevée en matière de législation routière et quelle que soit la catégorie du véhicule conduit.

Si le conducteur d'un véhicule routier n'a pas encore atteint l'âge de 18 ans, l'agent consigne l'infraction constatée à la législation routière dans un rapport qu'il fait parvenir au ministère des Transports aux fins d'être joint au dossier du concerné.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«En cas de transcription d'un permis de conduire militaire, la durée de détention de ce permis de conduire est imputée sur la période de stage de 24 mois.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«2. La validité des permis de conduire des catégories A2 et B délivrés dans les conditions du premier alinéa du paragraphe 1. n'est prolongée ou renouvelée pour la durée prévue à l'article 87 que si leurs titulaires justifient avoir participé avec succès à un cours de formation d'une journée, dispensé dans un centre de formation agréé à ces fins par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«L'admission à ce cours de formation requiert la détention de la catégorie concernée du permis de conduire depuis trois mois au moins.»

(Règl. g.-d. du 19 juin 1995)

«La participation à ce cours est constatée au vu d'un certificat délivré par le centre agréé. La délivrance de ce certificat peut être refusée aux conducteurs stagiaires ayant fait preuve d'un désintérêt manifeste aux cours dispensés ou ayant fait preuve d'un manque manifeste d'habileté dans plus de la moitié des cours de la partie pratique de l'enseignement à dispenser.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 3 décembre 2013.

La délivrance de ce certificat est mentionnée sur le permis de conduire; le ministre des Transports en est informé.

Les matières de cet enseignement, qui s'étend sur 7 heures, comportent une partie théorique et des épreuves pratiques dont le programme est arrêté par le ministre des Transports; la durée de la partie théorique ne doit pas excéder une heure et demie. Le prix, hors taxe sur la valeur ajoutée, est de «143,78 euros»[1] du lundi au vendredi, et de «156,17 euros»[1] les samedi, dimanche et jours fériés ou chômés au nombre-indice valable au 1.1.1995, chaque variation de 2,5% points de ce nombre-indice donnant de plein droit lieu à une adaptation tarifaire proportionnelle.

La prolongation ou le renouvellement des permis de conduire selon les dispositions de l'article 87 peut se faire au cours du dernier mois de validité du permis de conduire et met de plein droit fin aux conditions de la période de stage, hormis les hypothèses des paragraphes 3. et 4. Cependant lorsqu'une procédure de prolongation ou de renouvellement de la période de stage est en cours au moment de l'expiration du permis de conduire établi dans les conditions du premier alinéa du paragraphe 1., la validité de ce permis est prolongée pour un terme de six mois aux conditions de la période de stage.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«3. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 90 et par dérogation aux dispositions prévues au paragraphe 2. ci-dessus la période de stage peut être prolongée ou renouvelée par le ministre des Transports pour une durée maximale de 24 mois s'il est constaté à charge de l'intéressé des faits qui font admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité routière. Seuls des faits commis pendant la période de stage seront pris en considération.

Une interdiction de conduire judiciaire ou un retrait administratif du permis de conduire prolonge la période de stage pour la durée de l'interdiction judiciaire ou du retrait administratif.

Dans des cas dûment motivés, notamment pour des raisons d'ordre médical, la période de stage peut être prolongée ou renouvelée par le ministre des Transports, à la demande expresse de l'intéressé.

La prolongation ou le renouvellement de la période de stage donnent lieu à une inscription sur le permis de conduire. Cette inscription, qui est faite par le procureur général d'Etat dans le cas d'une interdiction de conduire judiciaire et par le ministre des Transports dans les autres cas, comporte l'obligation pour les intéressés d'observer les prescriptions du deuxième alinéa du paragraphe 1.

La durée de validité d'un permis de conduire est de plein droit prorogée pour le terme de la prolongation ou du renouvellement de la période de stage.»

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

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«La forme et l'usage du carnet de période probatoire sont ceux prévus au paragraphe 1. du présent article pour le carnet de stage.»

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

Le ministre des Transports peut faire dépendre la restitution définitive du permis de conduire de l'obligation pour le conducteur placé sous le régime de la période probatoire de participer au cours prévu au paragraphe 2. La présentation du certificat de participation met de plein droit fin à l'application des conditions de la période probatoire.»

«G. – *L'échange et la transcription de permis de conduire*»[2]

Art. 84.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«1. Les permis de conduire que les autorités d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen ont délivrés, sont reconnus sans préjudice du paragraphe 6. de l'article 176, lorsque le titulaire acquiert sa résidence normale au Luxembourg.

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

Par dérogation à l'article 76 sous 4., la condition d'expérience préalable d'au moins deux ans de conduite d'un motocycle de la catégorie A2, n'est pas requise en vue de la reconnaissance du permis de conduire de la catégorie A délivré par voie d'accès direct par les autorités d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen.

2. Les permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, doivent être transcrits en permis de conduire luxembourgeois dans le délai d'un an à compter de la prise de résidence normale du titulaire au Luxembourg.

1 Tel que modifié implicitement par la loi du 1er août 2001 (basculement vers l'euro).
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.

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

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«La transcription des permis de conduire émis par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen requiert la réussite à un examen de contrôle, si le titulaire omet de transcrire son permis de conduire endéans le délai prévu à l'alinéa 1.»

(Règl. g.-d. du 19 janvier 2016)

«Sans préjudice de l'alinéa précédent, la transcription des permis de conduire visés à l'alinéa 1 requiert la réussite à un examen de contrôle, à l'exception de ceux correspondant aux catégories A, A2, A1, AM, B, BE ou F du permis de conduire luxembourgeois et délivrés par les autorités d'un pays qui est partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949, approuvée par la loi du 22 juillet 1952, ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.»

L'examen de contrôle répond aux modalités du paragraphe 3 de l'article 81.

La transcription des permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, est refusée lorsqu'au moment de la délivrance, le titulaire n'avait pas sa résidence normale ou la qualité d'étudiant pendant au moins six mois dans le pays qui a délivré le permis.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«3. Les permis de conduire étrangers qui correspondent au permis de conduire luxembourgeois «instructeur» ou «apprenti-instructeur» ne sont pas transcrits.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«4. Les permis de conduire militaires luxembourgeois valables, correspondant aux catégories A, A2, A1, AM, BE, CE, C1E, DE, D1E ou F du permis de conduire civil, peuvent être transcrits sans examen, pourvu que les conditions d'âge de l'article 73 soient remplies, et que l'intéressé produise avec sa demande les pièces spécifiées à l'article 78 sous 1), 2), 4) et 5). Pour l'obtention d'un permis de conduire «instructeur», le détenteur d'un permis de conduire militaire luxembourgeois doit justifier d'une formation équivalente à celle qui est prescrite à l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs pour être admis à l'examen du permis de conduire «instructeur».

5. Les permis de conduire luxembourgeois délivrés soit en échange de permis délivrés par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, soit par voie de transcription de permis délivrés par un pays tiers à l'Espace Economique Européen, portent la mention de cet échange. (…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 3 décembre 2013)*

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

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«H. – *Les formations relatives au permis à points*»

Art. 85.

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«1. L'objet des formations dont question aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée consiste à renforcer la prise de conscience des participants pour les dangers de la circulation routière et le sens des responsabilités requis de la part des conducteurs, tout en tenant dûment compte du comportement individuel des participants et des infractions que ceux-ci ont commises; les programmes de formation peuvent être adaptés en conséquence.

2. La partie théorique et la partie pratique des formations visées sont conçues pour être complémentaires l'une de l'autre et pour être agencées selon une même logique pédagogique répondant à l'objectif déterminé au paragraphe premier.

Les parties théoriques et pratiques sont subdivisées en ateliers de formation comportant chacun une ou plusieurs unités d'instruction. La durée d'une unité est de 45 minutes. L'ordre de passage dans les ateliers de formation a lieu selon la logique pédagogique des programmes enseignés. Les formations sont dispensées en langue luxembourgeoise, allemande et française.

En vue de leur enseignement les programmes de formation afférents font l'objet de l'accord préalable du ministre des Transports.

Les modalités de formation prévues au chapitre III du règlement grand-ducal du 8 mai 1999 relatif aux matières de la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cette formation s'appliquent également à la formation prévue par le présent article.

Le ministre des Transports fait établir une copie du dossier du permis de conduire des personnes susceptibles de prendre part à cette formation qui contient l'ensemble des éléments d'information utiles pour le chargé de cours. Ce dossier est remis à l'intéressé sur sa demande.

La partie théorique est enseignée par des chargés de cours qui sont titulaires d'un diplôme universitaire en psychologie, agréés par le ministre des Transports et travaillant sous la responsabilité de l'exploitant du centre de formation pour conducteurs.

En vue de participer à la partie pratique de la formation, l'intéressé est autorisé à conduire le véhicule prévu pour servir à cet effet sur le trajet le plus court entre le lieu de sa résidence normale et le centre de formation pour conducteurs. Pour ce faire, l'intéressé doit pouvoir présenter une convocation émise par l'exploitant du centre de formation.

La partie pratique est effectuée au moyen de véhicules correspondant à la catégorie B du permis de conduire.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Toutefois, si l'intéressé n'est pas titulaire de la catégorie B, la formation précitée est effectuée:

– au moyen d'un motocycle correspondant à la catégorie A, lorsque l'intéressé est titulaire de cette catégorie;
– au moyen d'un motocycle correspondant à la catégorie A2, lorsque l'intéressé est titulaire de cette catégorie sans détenir la catégorie A;
– au moyen d'un motocycle correspondant à la catégorie A1, lorsque l'intéressé est titulaire de cette catégorie sans détenir respectivement la catégorie A ou la catégorie A2;
– au moyen d'un cyclomoteur, lorsque l'intéressé est titulaire de la catégorie AM sans détenir respectivement les catégories A, A2, A1 ou F;
– au moyen d'un tracteur, lorsque l'intéressé est titulaire de la catégorie F sans détenir respectivement les catégories A, A2 ou A1.»

La participation au cours est constatée par un certificat délivré par le centre de formation. Le certificat mentionne, le cas échéant, le désintérêt manifeste aux cours dispensés, le manque manifeste de prise de conscience des dangers de la circulation routière, le manque manifeste du sens des responsabilités, requis de la part des conducteurs ou encore l'inhabileté évidente au cours des exercices pratiques. Une copie du certificat est adressée au ministre des Transports.

3. La formation prévue au paragraphe 3 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée s'étend sur dix-huit unités d'instruction réparties sur cinq jours. Elle comprend un audit individuel de conduite, une instruction théorique et un cours pratique ainsi qu'une évaluation finale de la prise de conscience et des expériences acquises pendant la formation.

L'audit individuel de conduite est effectué par un instructeur agréé et comprend deux unités d'instruction. A la suite de l'audit, l'instructeur établit un rapport destiné à être évalué et utilisé ultérieurement par le psychologue agréé dispensant l'enseignement théorique.

L'instruction théorique comprend douze unités d'instruction visant notamment à faire connaître aux participants les principales causes et circonstances des accidents, à les sensibiliser aux conséquences des accidents et à faire comprendre les enjeux sociaux de la sécurité routière ainsi qu'à analyser avec eux l'attitude générale et individuelle par rapport au respect des règles de la circulation routière et le bien-fondé de celles-ci. Elle est axée autour:

– d'une thérapie de groupe dans laquelle sont exposés et discutés les attitudes et comportements individuels aux fins d'accroître la prise de conscience des causes à l'origine des infractions commises, et
– d'un enseignement individualisé spécial traitant plus particulièrement de la nature des infractions à l'origine de la suspension du droit de conduire dont ont fait l'objet les participants à la formation.

Les cours pratiques sont subdivisés en quatre unités d'instruction. Ils consistent dans des exercices de conduite répondant aux matières de la formation complémentaire énoncée au règlement grand-ducal du 8 mai 1999 précité ainsi que des lois physiques agissant sur un véhicule en mouvement. Les démonstrations qui peuvent les compléter ont notamment pour objet de rendre les participants conscients de la gravité des conséquences potentielles du non-respect des règles de la circulation routière. Une unité d'instruction sera spécialement réservée aux effets sur le comportement d'un conducteur de la consommation d'alcool, de produits hallucinogènes et de drogues ainsi que de substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope.

4. La formation prévue au paragraphe 4. de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée s'étend sur une durée d'un jour, elle est subdivisée en huit unités d'instruction, et elle comprend une évaluation finale de la prise de conscience et des expériences acquises pendant les cours.

La partie théorique comprend quatre unités d'instruction portant notamment sur l'enseignement des facteurs généraux de la sécurité routière dont question au quatrième alinéa au paragraphe 3.

La partie pratique est subdivisée en quatre unités d'instruction. Elle consiste dans des exercices de conduite répondant aux matières de la formation complémentaire énoncées au règlement grand-ducal du 8 mai 1999 précité ainsi que des lois physiques agissant sur un véhicule en mouvement. Les exercices et les démonstrations qui peuvent les compléter, ont principalement pour objet de rendre les participants conscients de la gravité des conséquences potentielles du non-respect des règles de la circulation routière.

5. Le prix, hors taxe sur la valeur ajoutée, est de 400 euros pour la formation prévue au paragraphe 3. et de 190 euros pour la formation prévue au paragraphe 4, au nombre indice valable au 1er janvier 2001, toute variation de 2,5% points de ce nombre indice donnant de plein droit lieu à une adaptation tarifaire proportionnelle.»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«I. – *Le permis de conduire militaire*»

Art. 86.

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«Tout conducteur d'un véhicule automoteur ou d'un ensemble de véhicules couplés de l'Armée doit être titulaire d'un permis de conduire militaire délivré après examen par le commandant de l'Armée.

Le permis qui est exclusivement limité à la conduite des véhicules automoteurs et des ensembles de véhicules couplés de l'Armée, peut être établi pour les catégories prévues aux «articles 76, 76bis et 76ter»[1] ainsi que pour la catégorie "instructeur". La catégorie F du permis de conduire militaire est valable pour la conduite de véhicules automoteurs chenillés ou semi-chenillés avec ou sans remorque.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Le seuil d'âge pour accéder au permis de conduire militaire est fixé à 18 ans, sauf pour les catégories B, BE, C1 et C1E pour lesquelles il est fixé à 17 ans et demi.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Les dispositions du paragraphe 3. de l'article 79, celles du deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 83 et celles de l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs ne s'appliquent pas au permis de conduire militaire.»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«J. – *La durée de validité du permis de conduire*»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Art. 87.

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 83 relatives à la durée de validité du permis de conduire pendant la période de stage, la durée de validité des permis de conduire des catégories A, A1, A2, AM, B, BE et F est de dix ans, sans dépasser l'âge de 70 ans des titulaires.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«A partir de l'âge de 70 ans des titulaires, ces permis ne sont plus renouvelés que pour une durée maximum de cinq ans, sans que la durée de validité dépasse l'âge de 80 ans des titulaires. A partir de l'âge de 80 ans des titulaires, ces permis ne sont plus renouvelés que pour une durée maximum de deux ans.»

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«Pour obtenir le renouvellement de son permis de conduire, le titulaire doit présenter au ministre ayant les Transports dans ses attributions, avec sa demande, la pièce spécifiée sous 5) de l'alinéa 2 de l'article 78. Toutefois, en vue du renouvellement de son permis de conduire au-delà de l'âge de 60 ans, le titulaire doit présenter en outre avec sa demande, le certificat médical dont question sous 1) de l'alinéa 2 de l'article 78.»

2. Les permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E ont une durée de validité de 5 ans sans dépasser l'âge de 70 ans des titulaires.

A partir de l'âge de 70 ans de leurs titulaires, ces permis ne sont plus renouvelés que pour une durée de trois ans sans que la durée de validité puisse dépasser 75 ans. A partir de l'âge de 75 ans de leurs titulaires, les permis des catégories C, CE, D, DE, D1 et D1E ainsi que les permis de conduire «instructeur» ne sont plus renouvelés; les permis des catégories C1 et C1E ne sont plus renouvelés que d'année en année.

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«Pour obtenir le renouvellement de son permis de conduire, le titulaire doit présenter au ministre ayant les Transports dans ses attributions, avec sa demande, les pièces spécifiées sous 1) et 5) de l'alinéa 2 de l'article 78.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Pour les permis de conduire dont la durée de validité d'une ou de plusieurs catégories est venue à échéance il y plus de 6 ans, le renouvellement requiert la réussite à un examen de contrôle. L'examen de contrôle qui porte sur la ou les catégories à renouveler répond aux modalités du paragraphe 3. de l'article 81.»

3. Si la production de l'extrait du casier judiciaire demande plus d'un mois, ou si une enquête judiciaire s'impose, un permis de conduire d'une durée de validité limitée à 3 mois peut être délivré. Il en est de même, lorsque, en cas de renouvellement du permis de conduire, la production d'un certificat médical demande plus d'un mois.»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«K. – *(…)*[1]»

Art. 88.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 18 novembre 2011)*

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

««K.»[2] – *L'interdiction de conduire judiciaire*

Art. 89.

L'exécution de toute interdiction de conduire judiciaire doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire aura acquis l'autorité de la chose jugée.

En cas d'une interdiction de conduire judiciaire ne dépassant pas neuf mois non conditionnels, son exécution pourra se faire en deux temps, mais en tout cas endéans les deux ans à partir du jour où la décision judiciaire aura acquis l'autorité de la chose jugée.

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

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

La personne ayant encouru une interdiction de conduire judiciaire s'étendant à des véhicules autres que les véhicules automoteurs ou à des «cyclo-moteurs»[3], doit sur première réquisition présenter sa carte d'identité au procureur général d'Etat qui y fait mention de l'interdiction.»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

««L.»[4] – *Les mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire*

Art. 90.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«1. Les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues sous 1), 2), 3), 5) et 6) de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée exigent au préalable une enquête administrative effectuée par la police grand-ducale à la demande du ministre ayant les Transports dans ses attributions ainsi qu'un avis motivé de la commission spéciale des permis de conduire.»

Cette commission est instituée par le ministre des Transports; elle est composée pour chaque affaire de trois membres et elle a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, le ministre des Transports adresse quinze jours au moins avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne comparaît pas devant la commission spéciale malgré deux convocations par lettre recommandée la procédure déterminée ci-dessus est faite par défaut.

Le ministre des Transports prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission spéciale.

2. Afin d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un «cyclo-moteur»[3], il est institué une commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre des Transports.

Avant de pouvoir restreindre l'emploi ou la validité des permis de conduire, refuser leur octroi, leur renouvellement ou leur

1 Titre supprimé par le règlement grand-ducal du 18 novembre 2011.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 18 novembre 2011.
3 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.
4 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 18 novembre 2011.

transcription, les suspendre ou les retirer, le ministre des Transports adresse quinze jours au moins avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un médecin de son choix. Si l'intéressé ne comparaît pas devant la commission médicale malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

La commission, composée pour chaque affaire de trois membres, a pour mission d'entendre l'intéressé dans ses explications, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix. Elle donne un avis motivé au ministre des Transports. Dans cet avis elle indique également les cas où le port d'un appareil spécial ou l'aménagement spécial du véhicule s'impose et se prononce sur le mode d'aménagement du véhicule.

La commission se prononce sur les inaptitudes ou incapacités permanentes ou temporaires d'ordre physique ou psychomental des personnes visées à l'alinéa qui précède en se basant sur le résultat de son examen médical ainsi que sur les rapports d'expertise fournis par des médecins-experts spécialement chargés ou sur des certificats médicaux versés par les personnes examinées.

Les frais d'expertise sont à charge des personnes intéressées.

Le ministre des Transports prend sa décision sur le vu de l'avis de la commission médicale.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«3. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4. du présent article, l'arrêté pris par le ministre en charge des Transports sur base du paragraphe 1er de l'article 2 modifié ou du paragraphe 3. de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée qui porte retrait pur et simple ou suspension du droit de conduire dans le cadre du permis à points, est notifié à la personne intéressée par la police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son ou ses permis de conduire aux membres de la police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision et donne lieu au signalement de l'intéressé.»

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«Les dispositions du premier alinéa s'appliquent aux titulaires d'un permis de conduire délivré au Grand-Duché de Luxembourg ainsi qu'aux titulaires d'un permis de conduire délivré par les autorités compétentes d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen qui ont leur résidence normale au Luxembourg et qui n'ont pas fait procéder à la transcription de ce permis.

Il en est de même lorsqu'il s'agit d'un permis de conduire qui a été délivré par les autorités compétentes d'un Etat membre de l'Espace Economique Européen, et dont le titulaire a sa résidence normale au Luxembourg.

Lorsque la suspension du droit de conduire s'applique à une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, elle donne lieu au signalement de l'intéressé et comporte pour ce dernier l'interdiction de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg pendant la durée où la suspension produit ses effets. Dans ce cas la notification de l'arrêté ministériel portant suspension est valablement faite sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception à l'adresse de la personne intéressée. Est considérée comme adresse de la personne intéressée celle qui figure respectivement sur la décision judiciaire ou l'avertissement taxé qui a entraîné la réduction à zéro du nombre résiduel de points dont le permis de conduire était encore doté.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«L'arrêté ministériel de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire devient effectif à partir de sa notification à la personne intéressée par les membres de la police grand-ducale qui procèdent à la même occasion au retrait matériel du permis.» En cas de suspension du droit de conduire d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, la suspension produit ses effets à partir de la date où l'intéressé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de refus de l'intéressé d'accepter le pli recommandé ou d'expiration du délai imparti à celui-ci pour retirer le pli recommandé.

L'arrêté ministériel indique les voies de recours, et dans l'hypothèse d'une suspension du droit de conduire, la durée de cette suspension.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«L'impossibilité de procéder à la notification de l'arrêté ministériel portant retrait du permis de conduire ou suspension du droit de conduire à la personne intéressée donne lieu au signalement de celle-ci, à la demande du ministre ayant les Transports dans ses attributions.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«4. La décision du ministre ayant les Transports dans ses attributions prise sur base du paragraphe 1er de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, qui porte retrait d'une ou de plusieurs catégories, sans pour autant porter retrait de toutes les catégories, est communiquée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception. Il en est de même pour les décisions du ministre en charge des Transports portant restriction de la validité, voire de l'usage du permis de conduire ou prorogation ou renouvellement de la période de stage.

Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de se faire délivrer contre remise de son ancien permis de conduire

un nouveau permis de conduire endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour la délivrance du nouveau permis de conduire, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

La décision du ministre ayant les Transports dans ses attributions prise sur base du paragraphe 1er de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, qui porte retrait du permis de conduire sur base d'une renonciation volontaire au permis de conduire, est communiquée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception. La décision devient effective le jour de l'acceptation du pli recommandé ou à défaut à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de refus de l'intéressé d'accepter le pli recommandé ou d'expiration du délai imparti à la personne concernée pour retirer le pli recommandé.

Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, la notification a lieu dans les conditions du premier alinéa du paragraphe 3.»

5. En cas de mainlevée d'une décision administrative de retrait, de refus du renouvellement ou de restriction de l'emploi ou de la validité du permis de conduire, le permis de conduire est restitué par le ministre des Transports. Il en est de même à la fin de la suspension du droit de conduire.

Le ministre en informe la police grand-ducale.»

Art. 91.

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«1. L'examen de contrôle prévu suite au retrait administratif ou au refus de renouvellement du permis de conduire, ou encore à la suspension du droit de conduire, a lieu selon les dispositions ci-après.»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1986)

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

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

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

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

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

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

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«La forme et l'usage du carnet de période probatoire sont ceux prévus par l'article 83 pour le carnet de stage.»

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

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

3. «Toute extension du droit de conduire à d'autres catégories, toute restriction du droit de conduire par décision judiciaire ou administrative qui comporte une inscription sur le permis de conduire, ainsi que toute restitution du permis de conduire après une interdiction de conduire judiciaire ou un retrait du droit de conduire par décision administrative obligent le titulaire d'un permis de conduire établi par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, à échanger ce permis contre un permis de conduire luxembourgeois.» *(Règl. g.-d. du 11 août 1996)* «Cet échange comporte la remise du permis de conduire étranger ainsi que la production par l'intéressé d'une photographie répondant aux critères sous 5) du deuxième alinéa de l'article 78.»

Art. 91bis.

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«L'exécution de toute interdiction de conduire judiciaire doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire est devenue irrévocable.

En cas d'une interdiction de conduire judiciaire ne dépassant pas neuf mois non conditionnels, son exécution pourra se faire en deux temps, mais en tout cas endéans les deux ans à partir du jour où la décision judiciaire est devenue irrévocable.

Dans les cas prévus au deuxième alinéa du chiffre 2. de l'article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, l'exécution de toute interdiction de conduire judiciaire doit être commencée dans l'année à partir du jour de l'élargissement du condamné ou de l'expiration d'une suspension du droit de conduire.

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

La personne ayant encouru une interdiction de conduire judiciaire s'étendant à des véhicules autres que les véhicules automoteurs ou à des cyclomoteurs, doit sur première réquisition présenter sa carte d'identité au procureur général d'Etat qui y fait mention de l'interdiction.»

Art. 91ter.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 10 février 1999)*

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«IIIe section. – Du certificat d'immatriculation, du certificat d'identification et de la vignette de conformité»

Art. 92.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)*

Art. 93.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)*

Art. 93bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)*

Art. 94.

(…) (*Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)*

Art. 94bis.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)*

Art. 94ter.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 1992)*

Art. 95.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)*

Art. 96.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)*

Le modèle du certificat d'immatriculation est reproduit ci-après.

«IVe»[1] section. – «De la vignette fiscale»[2]

Art. 97.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Tout véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers doit être couvert par une vignette fiscale en cours de validité

Tout véhicule automoteur bénéficiant du régime fiscal prévu par les dispositions légales et réglementaires fixant la taxe pour certaines catégories de véhicules routiers à usage nécessairement limité doit en outre être couvert par un volet valable de la feuille du carnet de contrôle dûment rempli pour la journée d'utilisation du véhicule.»

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«V^e section. – Des obligations du conducteur en relation avec le certificat de contrôle technique et la vignette de conformité»

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«Art. 98.

Sans préjudice des dispositions des articles 70 et 173, il est interdit de mettre en circulation un véhicule routier soumis au contrôle technique en vertu des exigences de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 sans qu'il soit couvert par un certificat de contrôle technique ou un document équivalent en cours de validité. De même il est défendu de mettre en circulation un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg mais non soumis au contrôle technique périodique sans qu'il soit

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 15 mai 1976.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 18 octobre 2006.

couvert par une vignette de conformité en cours de validité. En cas d'infraction à cette prescription, le certificat d'immatriculation ou le certificat d'identification concerné est retiré par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.»

(Règl. g.-d. du 27 janvier 2001)

«**Art. 99.**

Lorsque le propriétaire d'un véhicule cède ou vend son véhicule, il doit remettre le certificat de contrôle technique, dernier en date, au nouveau propriétaire.»

Chapitre V.- Voies publiques

(Règl. g.-d. du 24 août 2007)

«Ire section. – Des compétences en matière de circulation sur la voie publique

Art. 100.

(Règl. g.-d. du 26 décembre 2012)

«1. Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le ministre ayant les Transports dans ses attributions peuvent ensemble prendre des règlements dans les cas où l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains sur des tronçons déterminés de la voirie de l'Etat visés aux alinéas 2 et 3 du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955 requiert l'application de mesures réglementaires pour une durée déterminée.

La durée de ces règlements est limitée à trois mois.»

(Règl. g.-d. du 24 août 2007)

«2. Il est institué par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions une commission dénommée Commission de circulation de l'Etat. Cette commission est chargée, en matière de circulation et d'infrastructures routières, de l'étude et de l'élaboration des lois et des règlements ainsi que de l'étude de sujets d'ordre général ou particulier, notamment de l'étude des mesures de sécurité et de police, en vue d'émettre en la matière des avis motivés. Un arrêté ministériel en détermine l'organisation et la composition.»

(Règl. g.-d. du 24 août 2007)

«IIe» section. – Des obstacles à la circulation

Art. 101.

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«Sans préjudice des dispositions des articles 102 à 102ter, il est interdit:

– de jeter, de déposer ou de laisser tomber sur la voie publique des détritus, de la terre, des matériaux, des objets ou des matières quelconques pouvant gêner la circulation ou la rendre dangereuse;
– de jeter, de déposer ou de laisser tomber sur la voie publique ainsi que de distribuer ou de faire distribuer d'un véhicule en marche des objets de publicité ou des feuilles de réclame;
– d'apposer ou de faire apposer des objets de publicité ou des feuilles de réclame à des véhicules automoteurs qui appartiennent à des tiers et qui stationnent ou parquent sur la voie publique;
– de détériorer la voie publique par quelque moyen que ce soit;
– d'encombrer les trottoirs s'il ne reste pas au minimum un passage libre de 1m pour les usagers autorisés à y circuler conformément à l'article 105; en l'absence de trottoir, l'obligation de ménager un passage libre d'au moins 1m vaut également à l'intérieur des agglomérations pour les accotements praticables de la voie publique;
– de gêner la circulation sur les trottoirs par des stores baissés jusqu'à moins de 2m du sol et jusqu'à moins de 0,25m du bord extérieur du trottoir.

Si tout ou partie d'un chargement tombe sur la voie publique, il doit être immédiatement enlevé ou rechargé. Le conducteur doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation.»

Art. 102.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. La signalisation d'un chantier incombe à celui qui crée le chantier. Toutefois, les signaux qui ont un effet d'interdiction, de restriction ou d'obligation doivent être mis en place par l'autorité compétente ou sous sa surveillance. Si celui qui crée un chantier reste en défaut de mettre la signalisation en place conformément aux prescriptions, il y est suppléé aux frais du défaillant.»

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«L'accès aux chantiers est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier.

2. La mise en place d'un chantier est soumise aux dispositions suivantes:

«a)»[1] Les chantiers sont indiqués par les signaux A,15 ou A,21; dans le cas d'un chantier mobile, lesdits signaux sont complétés par un panneau additionnel portant l'inscription 'Chantier mobile'.

«b)»[1] Les chantiers dont le côté jouxte une partie de la voie publique ouverte à la circulation, sont délimités de ce côté par une signalisation appropriée dès lors que la sécurité de la circulation l'exige. Sur autoroute cette signalisation comprend le signal E,24ca adapté.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

««c)»[1] Lorsque la sécurité de la circulation l'exige, les signaux sont annoncés en amont à distance adéquate par une signalisation d'approche qui reprend les signaux respectifs complétés par un panneau additionnel portant l'inscription de la distance qui sépare les signaux de l'endroit à partir duquel ils s'appliquent.»

«d)»[1] Lorsque les conditions de visibilité sont réduites, notamment de jour en raison des conditions atmosphériques ou de nuit, le balisage des chantiers comprend des lampes de chantier de couleur orange ou jaune. Sur autoroute ces lampes se présentent sous forme de feux clignotant en enfilade. Sur les autres voies publiques elles sont à feu continu. En présence d'un éclairage public de ces dernières voies, elles peuvent aussi être à feu clignotant. Les lampes sont placées de façon à délimiter le chantier par rapport à la partie de la chaussée ouverte à la circulation.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

««e)»[1] Lorsque la mise en place ou la bonne marche d'un chantier, ou la sécurité et la fluidité de la circulation à l'occasion d'un chantier sont ou risquent d'être entravées, le stationnement est interdit aux endroits visés, à l'exception du stationnement des véhicules utilisés en relation avec le chantier. Cette interdiction est indiquée par le signal C,18 complété par un panneau additionnel se référant à la présente disposition. Les dispositions de l'article 116 sont, le cas échéant, d'application.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«f) La levée des dispositions d'interdiction, de restriction ou d'obligation applicables dans le cadre d'un chantier est indiquée, selon le cas, par le signal C,17a, C,17b ou C,17c. Dans le cas d'une interdiction de stationnement, elle est indiquée conformément à l'article 107, chapitre VI.»

«g)»[1] Les signaux et les marques sont mis en place conformément aux dispositions des articles 107 à 110, 113 ainsi que 126 et 139. Hormis les signaux colorés lumineux, les signaux sont à surface rétroréfléchissante.

«h)»[1] Sans préjudice des dispositions de l'article 113, l'effet des signaux d'indication E,1a à E,10a et E,21d à E,22ca, des signaux applicables à une ou plusieurs voies d'une chaussée comportant plusieurs voies de circulation dans le même sens G,1a à G,5b ainsi que des panneaux additionnels complétant, le cas échéant, les signaux routiers peut être suspendu par l'apposition sur ces signaux et panneaux additionnels de deux bandes rétro-réfléchissantes de couleur rouge. Les bandes ont une largeur minimale de 5cm et sont apposées en forme de croix de Saint-André par l'autorité compétente pour la gestion de la voie publique concernée ou sous sa surveillance.»

(Règl. g.-d. du 28 avril 2014)

«3. Les agents de l'Administration des Ponts et Chaussées, qui relèvent de la carrière du cantonnier, conformément à la loi modifiée du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, ainsi que les agents communaux qui relèvent de la carrière du cantonnier, de l'artisan ou de l'expéditionnaire technique, conformément au règlement grand-ducal modifié du 4 avril 1964 portant assimilation des traitements des fonctionnaires des communes, syndicats de communes et établissements publics placés sous la surveillance des communes, à ceux des fonctionnaires de l'Etat, peuvent régler la circulation lorsque la mise en place ou la bonne marche d'un chantier, ou la sécurité ou la fluidité de la circulation à l'occasion d'un chantier, sont ou risquent d'être entravées.

Dans l'accomplissement de cette mission, les agents dont question au présent paragraphe doivent porter les insignes de leur fonction de façon visible et sans confusion possible de jour comme de nuit.

La compétence des agents communaux est limitée à la voirie normale de l'Etat et à la voirie communale relevant de la compétence de la commune à laquelle ils sont affectés.

4. Les agents dont question au paragraphe 3. doivent avoir participé à une formation spécifique dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions.»

1 Modifié par la règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Art. 102bis.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Les chantiers fixes dont la bonne marche requiert que la circulation soit soumise à des dispositions ayant un effet d'interdiction, de restriction ou d'obligation autre que celui de la disposition de l'article 102 sous 2. concernant l'interdiction de stationnement, doivent faire l'objet de mesures réglementaires prises en conformité avec les dispositions de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée et de l'article 100 du présent arrêté, dès lors que ces chantiers restent en place sur la voie publique plus de 12 heures.

Cette disposition s'applique également aux chantiers fixes établis à la suite d'un cas de force majeure, et dont la bonne marche requiert que la circulation soit soumise aux mêmes dispositions, dès lors que ces chantiers restent en place sur la voie publique au-delà d'une durée de 72 heures.»

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«Art. 102ter.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Pour les chantiers mobiles dont la bonne marche requiert que la circulation soit soumise à des règles de circulation et de signalisation autres que la disposition de l'article 102 sous 2. concernant l'interdiction de stationnement, les dispositions du présent article sont d'application. Il en est de même des chantiers fixes dont la bonne marche requiert que la circulation soit soumise aux mêmes règles dès lors que ceux-ci sont soit en place sur la voie publique moins de 12 heures, soit établis à la suite d'un cas de force majeure et restent dans ce cas en place sur la voie publique pour une durée de moins de 72 heures.»

1. Lorsque le chantier entrave complètement la circulation sur la chaussée d'une voie publique autre qu'une autoroute, l'accès à la chaussée est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier; cette disposition est indiquée par le signal C,2a.
2. Lorsque le chantier entrave complètement la circulation sur la chaussée d'une autoroute et que la circulation empruntant la chaussée entravée est dirigée sur la chaussée à contresens, sans préjudice des dispositions *(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)* «de l'article 156bis, paragraphe 1er, alinéa 4:»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«– le tracé des voies de circulation est indiqué par le signal G,5b adapté;»

– l'approche d'une section de route où la circulation se fait dans les deux sens et sur la même chaussée est indiquée par le signal A,19.

3. Lorsque le chantier entrave partiellement la circulation sur la chaussée d'une voie publique autre qu'une autoroute
   – le rétrécissement de la chaussée est indiqué par les signaux A,4a ou A,4b dans le cas d'un chantier fixe;
   – le contournement obligatoire du chantier est indiqué par le signal D,2, lorsque le chantier est placé dans l'axe d'une chaussée à double sens de circulation;»
   – lorsque la partie de la chaussée ouverte à la circulation ne permet pas le croisement des véhicules, la priorité est réglée par des signaux colorés lumineux. Lorsque la visibilité sur le trafic à contresens le permet, la priorité peut être réglée par les signaux B,5 et B,6 ou il peut être renoncé à toute signalisation de priorité. Dans ce dernier cas, les conducteurs qui empruntent la voie à contresens pour contourner le chantier, doivent céder le passage à ceux qui viennent en sens inverse, et ne doivent emprunter la voie à contresens que s'il est possible de parcourir celle-ci sans obliger les conducteurs qui viennent en sens inverse à s'arrêter.
4. Lorsque le chantier entrave partiellement la circulation sur la chaussée d'une autoroute, et sans préjudice des dispositions *(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)* «de l'article 156bis, paragraphe 1er, alinéa 4», le tracé des voies de circulation est indiqué par le signal G,5a adapté.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«5. Lorsque la bonne marche du chantier requiert que la circulation soit soumise à une interdiction de dépassement ou à une limitation de la vitesse maximale autorisée, les dispositions des articles 126 et 139 en ce qui concerne les chantiers fixes sont d'application.»

««IIIe»[1] section. – Des parties réservées de la voie publique et des parties de la voie publique à accès limité»[2]

Art. 103.

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«L'accès à la grande voirie, aux gares routières, aux voies des véhicules des services de transports publics, aux voies de tramway, aux pistes cyclables obligatoires, aux voies cyclables obligatoires, aux chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, aux trottoirs et aux chantiers, ainsi que l'utilisation des passages pour piétons, des passages pour piétons et cyclistes ainsi que des gués pour piétons sont réservés à des catégories d'usagers déterminées, conformément aux articles 2, 102, 107, 156, 156ter et 162quater.»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Les trottoirs sont réservés aux piétons, y compris ceux qui conduisent à la main un cycle, une brouette ou une voiture d'enfants.»

Art. 104.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Lorsque l'accès à certaines parties de la voie publique est réservé à des catégories d'usagers déterminées, ces usagers doivent les emprunter quand elles longent une autre partie de la voie publique et quand elles vont dans le même sens. Toutefois,

a) les usagers autorisés à emprunter une voie cyclable obligatoire ou une voie de circulation munie du signal D,10 peuvent emprunter les autres voies de circulation de la chaussée, notamment lorsque la voie de circulation qui leur est réservée est encombrée ou impraticable, à condition de respecter les règles relatives à la circulation du présent arrêté;

b) les conducteurs de cycles qui empruntent une piste cyclable obligatoire ou un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons qui longent une chaussée, peuvent emprunter cette chaussée, lorsque la piste cyclable obligatoire ou le chemin obligatoire sont encombrés ou impraticables.

2. L'accès aux parties de la voie publique réservées à la circulation ou à l'utilisation de certaines catégories d'usagers, est interdit aux autres catégories d'usagers. Toutefois,

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

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«b) les conducteurs des véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de la voie publique, l'entretien de l'équipement routier, le ramassage des déchets ou le dépannage ou la réparation d'un véhicule tombé en panne peuvent emprunter les parties de la voie publique réservées à la circulation ou à l'utilisation de catégories déterminées d'usagers, pour autant que leur service l'exige et à condition qu'ils signalent leur intervention au moyen des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44;»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«c) les piétons, y compris ceux qui conduisent à la main un cycle, une brouette ou une voiture d'enfants, peuvent emprunter les pistes cyclables obligatoires, lorsqu'il n'y a ni trottoir, ni accotement, ni chemin pour piétons, à condition de céder le passage aux cyclistes;»

d) les usagers autres que ceux autorisés à emprunter soit une piste cyclable obligatoire, soit une voie cyclable obligatoire, soit un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons, soit un chemin pour cavaliers, soit une chaussée ou une voie de circulation pourvues des signaux D,10 ou D,11, soit un trottoir, peuvent traverser ceux-ci pour accéder aux propriétés riveraines ou à des emplacements de stationnement non autrement accessibles ou pour quitter ceux-ci, à condition de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent, conformément à l'article 136, paragraphe 5.; il en est de même des piétons qui traversent une partie réservée de la voie publique pour rejoindre une autre partie de la voie publique, à condition de respecter les règles relatives à la circulation du présent arrêté, et notamment celles de l'article 162;»

(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)

«e) les usagers autres que ceux autorisés à circuler dans une zone piétonne peuvent traverser celle-ci aux endroits où le signal E,27a est complété par un panneau additionnel portant l'inscription «traversée autorisée», à condition de marquer l'arrêt avant de traverser la zone piétonne et de céder le passage aux piétons qui y circulent, conformément à l'article 136, paragraphe 5.;»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 24 août 2007.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«f) les usagers autres que ceux autorisés à emprunter un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes ou un gué pour piétons pour traverser la chaussée, peuvent traverser le passage ou le gué dans le sens de leur marche, sous réserve de l'article 142.»

Art. 105.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Les conducteurs des véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39 ne sont pas tenus d'observer les interdictions indiquées par les signaux C,2, C,2a, C,3a, C,3b, C,3e, C,4a, C,4b et C,7 pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Les conducteurs de véhicules destinés au transport de choses et utilisés dans le cadre d'un exercice militaire ne sont pas tenus d'observer une interdiction indiquée par le signal C,3e complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté riverains et fournisseurs», pour autant que le bon déroulement de l'exercice militaire l'exige.»

(Règl. g.-d. du 24 août 2007)

«IIIe section. – (…)

Art. 106.

(…)»

IVe section. – De la signalisation routière

Art. 107.

(Règl. g.-d. du 27 novembre 1972)

«La signalisation routière comprend les signaux et panneaux suivants:

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«I. SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER

1. Virage dangereux ou virages dangereux



A,1a



A,1b

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

Le signal A,1b indique l'approche d'un double virage ou d'une succession de virages dangereux, dont le premier virage va respectivement à gauche et à droite.

2. Descente dangereuse



A,2

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

3. Montée à forte inclinaison



A,3

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

4. Chaussée rétrécie



A,4a



A,4b

Les signaux A,4a et A,4b indiquent l'approche d'un rétrécissement de la chaussée. Le signal A,4a indique un rétrécissement des deux côtés de la chaussée, le signal A,4b un rétrécissement d'un seul côté.

5. Quai ou berge



A,6

Le signal A,6 indique que la voie publique débouche sur un quai ou sur une berge.

6. Profil irrégulier



A,7a



A,7b



A,7c

Le signal A,7a indique l'approche d'un tronçon de voie publique où la chaussée est en mauvais état.

Le signal A,7b indique l'approche d'un dos-d'âne ou d'un pont en dos-d'âne.

Le signal A,7c indique l'approche d'un cassis.

7. Chaussée glissante



A,8

Le signal A,8 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où la chaussée risque d'être particulièrement glissante. Un panneau additionnel du modèle 8 peut compléter le signal.

8. Projections de gravillons



A,9

Le signal A,9 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où des projections de gravillons risquent de se produire.

9. Chutes de pierres



A,10

Le signal A,10 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où existe un risque de chutes de pierres ou de présence de pierres sur la chaussée.

10. Approche d'un passage pour piétons



A,11a

Le signal A,11a indique l'approche d'un passage pour piétons.

11. Approche d'un passage pour piétons et cyclistes



A,11b

Le signal A,11b indique l'approche d'un passage pour piétons et cyclistes.

12. Débouché de cyclistes



A,12

Le signal A,12 indique l'approche d'un passage où des cyclistes traversent la chaussée ou d'un endroit où des cyclistes débouchent sur la chaussée.

13. Enfants



A,13

Le signal A,13 indique l'approche d'un tronçon de voie publique souvent fréquenté par des enfants.

14. Passage d'animaux



A,14

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

15. Travaux



A,15

Le signal A,15 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où des travaux sont en cours.

16. Signalisation lumineuse



A,16a

Le signal A,16a indique l'approche d'un tronçon de voie publique où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux.

17. Visibilité réduite



A,17

Le signal A,17 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où la circulation est entravée ou risque d'être entravée par une visibilité réduite due aux conditions météorologiques ou à d'autres causes.

18. Vent latéral



A,18

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

19. Circulation dans les deux sens



A,19

Le signal A,19 indique l'approche ou le début d'un tronçon de voie publique où la circulation se fait dans les deux sens sur la même chaussée. Le signal est placé à l'issue d'un tronçon de voie publique où la circulation se fait en sens unique; il peut être répété sur le tronçon où la circulation se fait dans les deux sens.

20. Bouchon



A,20a

Le signal A,20a indique l'approche d'un tronçon de voie publique où la circulation est entravée ou risque d'être entravée par un bouchon.

21. Obstruction de la chaussée



A,20b

Le signal A,20b indique l'approche d'un tronçon de voie publique où un ou des véhicules font temporairement obstruction sur la chaussée.

22. Autres dangers



A,21

Le signal A,21 indique l'approche d'un tronçon de voie publique qui comporte ou peut comporter un danger autre que ceux indiqués par les autres signaux d'avertissement de danger.

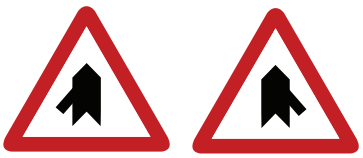
23. Intersection avec une ou plusieurs routes sans priorité



A,22a



A,22b



A,22c

Les signaux A,22a, A,22b et A,22c indiquent aux conducteurs l'approche d'une intersection où ils bénéficient de la priorité de passage par rapport aux usagers qui circulent sur l'autre ou les autres chaussées de l'intersection. Le symbole indique schématiquement la configuration de l'intersection.

Les signaux A,22a, A,22b et A,22c ne peuvent être mis en place sur la chaussée prioritaire que si les signaux B,1 ou B,2a sont mis en place sur la ou les chaussées non prioritaires de l'intersection.

24. Intersection à priorité de droite



A,23

Le signal A,23 indique l'approche d'une intersection où la priorité de droite est d'application, sans préjudice des dispositions de l'article 136.

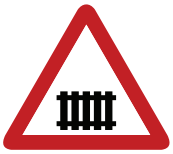
25. Intersection à sens giratoire



A,24

Le signal A,24 indique l'approche d'une intersection à sens giratoire.

26. Passage à niveau avec barrières



A,25

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

27. Passage à niveau sans barrières



A,26

Le signal A,26 indique l'approche d'un passage à niveau sans barrières ou demi-barrières.

28. Signaux de distance aux passages à niveau



A,27a



A,27b



A,27c

Les signaux A,27a, A27b et A,27c, qui peuvent compléter les signaux A,25 ou A,26, indiquent, à l'approche d'un passage à niveau, les distances respectives qui séparent le signal du passage à niveau. Les signaux A,27b et A,27c sont placés respectivement aux deux tiers et au tiers de la distance entre le signal A,27a et le passage à niveau.

«29. Approche d'une voie réservée aux tramways»[1]



A,28

Le signal A,28 indique l'approche d'une intersection avec une voie de tramway.

30. Approche d'un arrêt d'autobus



A,29

Le signal A,29 indique l'approche d'un arrêt d'autobus.

Dispositions générales concernant les signaux d'avertissement de danger

Les signaux A,11a, A,11b et A,16a peuvent être mis en place lorsque la signalisation doit être renforcée pour raisons de visibilité. Le signal A,23 peut être mis en place lorsque la visibilité de l'intersection doit être renforcée.

Les symboles des signaux A,6, A,10, A,11a, A,11b, A,12, A,13, A,14 et A,18 peuvent être inversés, notamment lorsque le danger risque de venir du côté opposé de la chaussée ou lorsque le signal est répété du côté gauche de la chaussée. Les barres des signaux A,27a à A,27c sont inversées lorsque les signaux sont répétés du côté gauche de la chaussée.

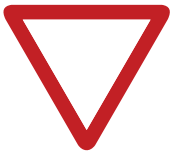
Le fond des signaux d'avertissement de danger est blanc. Les signaux reproduits sur les panneaux de signalisation à messages variables doivent être conformes aux dispositions du présent chapitre. Toutefois, lorsque les nécessités techniques le justifient, notamment pour permettre une lisibilité satisfaisante, et à condition qu'aucune erreur d'interprétation ne soit possible, les symboles ou inscriptions qui apparaissent en noir sur fond blanc peuvent apparaître en teinte claire sur fond foncé.

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

Le côté des signaux A,1a à A,26, A,28 et A,29 est au minimum de 600 mm en agglomération, de 900 mm hors agglomération et de 1.250 mm sur autoroute. Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.

II. SIGNAUX DE PRIORITE

1. Cédez le passage



B,1

Le signal B,1 indique aux conducteurs qu'ils doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dont ils s'approchent.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 juin 2017.

2. Arrêt



B,2a

Le signal B,2a indique aux conducteurs qu'ils doivent marquer l'arrêt avant de s'engager sur la chaussée dont ils s'approchent et céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur cette chaussée.

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

Aux passages à niveau sans barrières, le signal B,2a indique aux conducteurs qu'ils doivent marquer l'arrêt avant de s'engager sur le passage à niveau et qu'ils doivent se conformer aux dispositions qui précèdent.

3. Route à priorité



B,3



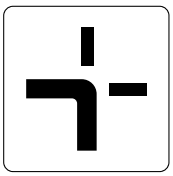
B,4

Le signal B,3 indique aux conducteurs une chaussée sur laquelle ils bénéficient de la priorité de passage à la hauteur des intersections successives de cette chaussée avec d'autres chaussées. Le signal peut être répété à l'approche des intersections de la route à priorité. Il doit être placé à l'approche des intersections où la route à priorité s'infléchit conformément à la rubrique 4 ci-après.

Le signal B,3 ne peut être mis en place que si les signaux B,1 ou B,2a sont mis en place sur la chaussée non prioritaire de l'intersection.

Le signal B,4 indique la fin d'une route à priorité.

4. Panneau de configuration



Le panneau de configuration, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique le tracé d'une route à priorité; il doit compléter les signaux B,1 ou B,2a ainsi que B,3, lorsque la route à priorité s'infléchit de manière que sa continuité n'apparaît pas clairement. Le panneau indique la configuration de l'intersection, la chaussée à priorité étant indiquée d'un trait plus large que celui ou ceux des chaussées non prioritaires.

5. Priorité à la circulation venant en sens inverse



B,5

Le signal B,5 indique à un passage étroit que les conducteurs doivent céder le passage aux conducteurs qui viennent en sens inverse et qu'il leur est interdit de s'engager dans le passage étroit tant qu'il ne leur est pas possible de le traverser sans obliger les conducteurs en sens inverse à s'arrêter.

Ledit signal ne peut être mis en place que si les conducteurs peuvent se voir mutuellement sur toute l'étendue du passage étroit. Le signal B,6 doit être mis en place dans le sens inverse de celui du signal B,5.

6. Priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse



B,6

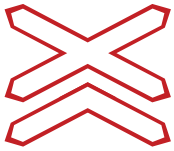
Le signal B,6 indique à un passage étroit que les conducteurs ont la priorité de passage par rapport aux conducteurs qui viennent en sens inverse.

Ledit signal ne peut être mis en place que si les conducteurs peuvent se voir mutuellement sur toute l'étendue du passage étroit. Le signal B,5 doit être mis en place dans le sens inverse de celui du signal B,6.

7. Croix de Saint-André



B,7a



B,7b

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«En l'absence d'un ou de deux feux rouges clignotants annonçant l'approche d'un train et en l'absence du signal B,2a, les signaux B,7a et B,7b indiquent aux conducteurs qu'ils doivent, à l'approche d'un train, dégager immédiatement la voie ferrée et s'en écarter de manière à laisser le passage au train, sans préjudice de l'article 137, paragraphe 2, alinéa 1er.»

Lesdits signaux sont placés aux passages à niveau sans barrières ou sans demi-barrières sur les voies publiques à très faible circulation; le signal B,7a indique un passage à une voie ferrée, le signal B,7b un passage à plus d'une voie ferrée.

Dispositions générales concernant les signaux de priorité

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

Le côté du signal B,1 est au minimum de 600 mm en agglomération, de 900 mm hors agglomération et de 1.250 mm sur autoroute. La hauteur du signal B,2a est au minimum de 600 mm en agglomération et de 900 mm hors agglomération; l'inscription «STOP» est au moins égale à un tiers de la hauteur du signal. Le côté des signaux B,3 et B,4 est au minimum de 300 mm en agglomération, de 400 mm hors agglomération et de 500 mm sur autoroute. Le diamètre du signal B,5 est au minimum de 500 mm en agglomération et de 700 mm hors agglomération. Le côté du signal B,6 est au minimum de 400 mm en agglomération et de 700 mm hors agglomération. Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.»

III. SIGNAUX D'INTERDICTION ET DE RESTRICTION

1. Accès interdit

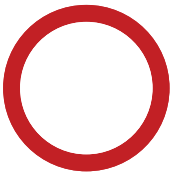


C,1a

Le signal C,1a indique l'interdiction d'accès aux conducteurs de véhicules et d'animaux, auxquels la voie publique est uniquement accessible par l a direction opposée. Dans des cas exceptionnels, il peut être dérogé à cette prescription par un panneau additionnel renseignant les véhicules auxquels cette interdiction ne s'applique pas.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

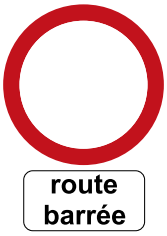
«2. Circulation interdite dans les deux sens



C,2

Le signal C,2 indique que l'accès est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

2a. Route barrée



C,2a

Le signal C,2a indique que l'accès est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux. En présence d'un chantier sur le tronçon de voie publique concerné, les conducteurs de véhicules et de machines investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier sont autorisés à y accéder.

Dans le cas d'un chantier, l'inscription du panneau additionnel peut se présenter en caractères blancs sur fond rouge.»

3. Interdiction d'accès à une certaine catégorie de véhicules ou d'usagers



C,3a

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Le signal C,3a indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des conducteurs de motocycles à deux roues sans side-car et des conducteurs de cyclomoteurs.»



C,3b

Le signal C,3b indique que l'accès est interdit aux conducteurs de motocycles.



C,3c

Le signal C,3c indique que l'accès est interdit aux conducteurs de cycles.



C,3d

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Le signal C,3d indique que l'accès est interdit aux conducteurs de cyclomoteurs.»



C,3e

Le signal C,3e indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses. L'inscription d'un chiffre de tonnage sur la silhouette du véhicule ou sur un panneau additionnel signifie que l'interdiction ne s'applique que si le poids total maximum autorisé du véhicule, ou de l'ensemble des véhicules couplés, dépasse ce chiffre.



C,3f

Le signal C,3f indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs attelés d'une remorque autre qu'une semi-remorque ou une remorque à un essieu. L'inscription d'un chiffre de tonnage sur la silhouette de la remorque ou sur un panneau additionnel signifie que l'interdiction ne s'applique que si le poids total maximum autorisé de la remorque dépasse ce chiffre.

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1986)

«



C,3f[bis]

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



C,3g

Le signal C,3g indique que l'accès est interdit aux piétons.



C,3h

Le signal C,3h indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules à traction animale.



C,3j

Le signal C,3j indique que l'accès est interdit aux conducteurs de charrettes à bras.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«



C,3k

Le signal C,3k indique que l'accès est interdit aux conducteurs de tracteurs et de machines automotrices.



C,3l

Le signal C,3l indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules transportant des produits explosifs ou facilement inflammables. Un panneau additionnel peut indiquer la quantité de produit(s) à partir de laquelle l'interdiction s'applique.



C,3m

Le signal C,3m indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules transportant des produits de nature à polluer les eaux. Un panneau additionnel peut indiquer la quantité de produit(s) à partir de laquelle l'interdiction s'applique.



C,3n

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

4. Accès interdit à plusieurs catégories de véhicules



C,4a



C4b

Les signaux C,4a et C,4b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indiquent que l'accès est respectivement interdit à deux catégories et à trois catégories d'usagers. Le signal C,4b ne peut être mis en place qu'à l'intérieur des agglomérations.»

5. Accès interdit aux véhicules ayant une largeur supérieure à . . . mètres



C,5

Le signal C,5 indique que l'accès est interdit aux véhicules ayant une largeur totale supérieure à . . . mètres.

6. Accès interdit aux véhicules ayant une hauteur supérieure à . . . mètres



C,6

Le signal C,6 indique que l'accès est interdit aux véhicules ayant une hauteur totale supérieur à . . . mètres.

7. Accès interdit aux véhicules ayant un poids en charge de plus de . . . tonnes



C,7

Le signal C,7 indique que l'accès est interdit aux véhicules ayant un poids en charge supérieur à ... tonnes.

8. Accès interdit aux véhicules pesant plus de . . . tonnes sur un essieu



C,8

Le signal C,8 indique que l'accès est interdit aux véhicules pesant plus de . . . tonnes sur un essieu.

9. Accès interdit aux véhicules ou ensembles de véhicules ayant une longueur supérieure à . . . mètres



C,9

Le signal C,9 indique que l'accès est interdit aux véhicules ou ensembles de véhicules ayant une longueur supérieure à . . . mètres.

10. Interdiction aux véhicules de circuler sans maintenir entre eux un intervalle d'au moins . . . mètres



C,10

Le signal C,10 indique qu'il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler sans maintenir entre les véhicules un intervalle d'au moins . . . mètres.

11. Interdiction de tourner



C,11a

Le signal C,11a indique qu'il est interdit aux conducteurs de tourner à gauche.



C,11b

Le signal C,11b indique qu'il est interdit aux conducteurs de tourner à droite.

12. Interdiction de faire demi-tour



C,12

Le signal C,12 indique qu'il est interdit aux conducteurs de faire demi-tour.

13. Interdiction de dépassement



C,13aa

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Le signal C,13aa indique aux conducteurs de véhicules automoteurs qu'il leur est interdit de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.



C,13ba

Le signal C,13ba indique aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes qu'il leur est interdit de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues. Lorsque le seuil d'application de l'interdiction ne correspond pas à 3,5 tonnes, le signal est complété par un panneau additionnel portant l'inscription du tonnage visé.»

14. Limitation de vitesse

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«



C,14 »

Le signal C,14 indique aux conducteurs que la vitesse maximale est limitée au chiffre apposé au signal. Au-dessous du chiffre peut être ajoutée la mention «km».

Si la limitation de vitesse s'applique seulement aux véhicules dont le poids total maximum autorisé dépasse un tonnage déterminé, une inscription complémentaire est placée dans un panneau additionnel au-dessous du signal.

15. Interdiction de faire usage d'avertisseurs sonores



C,15

Le signal C,15 est employé pour rappeler qu'il est interdit de faire usage d'avertisseurs sonores.

16. Interdiction de passer sans s'arrêter



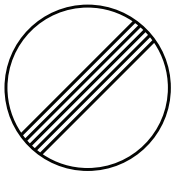
C,16

Le signal C,16 indique qu'il est interdit de passer un poste de douane sans s'y arrêter. Le même signal portant une autre inscription peut être employé pour indiquer d'autres interdictions de passer sans s'arrêter.

17. Fin d'interdiction ou de restriction

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«



C,17a

Le signal C,17a indique l'endroit à partir duquel toutes les interdictions notifiées par dès signaux d'interdiction pour des véhicules en mouvement cessent d'être valables



C,17b »

Le signal C,17b indique la fin de la limitation de vitesse.



C,17c



C,17d

Le signal C,17c ou le signal C,17d indique la fin de l'interdiction de dépasser.

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«Dispositions générales concernant les signaux d'interdiction et de restriction

Le fond des signaux d'interdiction ou de restriction est blanc.

Les signaux d'interdiction ou de restriction reproduits sur les panneaux de signalisation à messages variables doivent être conformes aux dispositions du présent chapitre. Toutefois, lorsque les nécessités techniques le justifient, notamment pour permettre une lisibilité satisfaisante, et à condition qu'aucune erreur d'interprétation ne soit possible, les symboles et inscriptions qui apparaissent en noir sur fond blanc peuvent apparaître en teinte claire sur fond foncé.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

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

Le diamètre des signaux C,1a à C,17d est au minimum de 500mm en agglomération, de 700mm hors agglomération et de 900mm sur autoroute.

Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.»

IV. SIGNAUX D'OBLIGATION

1. Direction obligatoire



D,1a

Le signal D,1a indique aux conducteurs la ou les directions à suivre obligatoirement selon la ou les directions dans lesquelles sont dirigées les flèches. Celles-ci peuvent être modifiées en fonction de la configuration des lieux.

2. Contournement obligatoire



D,2

Le signal D,2, placé sur un refuge ou devant un obstacle, indique aux conducteurs l'obligation de passer du côté du refuge ou de l'obstacle suivant la direction indiquée par la flèche. Celle-ci peut être inversée.

3. Intersection à sens giratoire obligatoire

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«



D,3 »

Le signal D,3 indique aux conducteurs la direction du mouvement qu'ils ont l'obligation d'effectuer. *(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)* «Le signal D,3 peut être placé sur le terre-plein central de l'intersection à sens giratoire, à condition d'être répété et placé dans le même angle pour toutes les chaussées qui y aboutissent.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«4. Piste cyclable obligatoire ou voie cyclable obligatoire



D,4



D,4a

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

Le signal D,4a indique la fin d'une piste cyclable ou d'une voie cyclable obligatoires.»

Règl. g.-d. du 26 juillet 1986)

«5. Chemin pour piétons obligatoire



D,5

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

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«5a. Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons



D,5a



D,5b

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

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

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

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«5b. Fin du chemin pour piétons obligatoire



D,5c

Le signal D,5c indique la fin d'un chemin pour piétons obligatoire.

5c. Fin du chemin obligatoire pour cyclistes et piétons

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«



D,5aa



D5ba »

Les signaux D,5aa et D,5ab indiquent la fin d'un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons.»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1986)

«6. Chemin pour cavaliers obligatoire



D,6

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

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«6a. Fin du chemin pour cavaliers obligatoire



D,6a

Le signal D,6a indique la fin d'un chemin pour cavaliers.»

7. Vitesse minimale obligatoire



D,7

Le signal D,7 indique aux conducteurs de véhicules automoteurs qu'ils sont tenus de circuler au moins à la vitesse indiquée. Au-dessous du chiffre peut être ajoutée la mention «km».

8. Fin de la vitesse minimale obligatoire



D,8

Le signal D,8 indique la fin de la vitesse minimale obligatoire prescrite par le signal D,7.

9. Chaînes à neige obligatoires



D,9

Le signal D,9 indique aux conducteurs de véhicules automoteurs à l'exception des motocycles qu'ils sont tenus de circuler avec des chaînes à neige sur au moins deux roues motrices.

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«9a. Fin de l'obligation des chaînes à neige



D,9a

Le signal D,9a indique la fin d'un tronçon de route auquel s'applique l'obligation de circuler avec des chaînes à neige.»

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«10. Voie réservée aux véhicules des services de transports publics»

«



D,10



D,10a »

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«Le signal D,10 indique aux conducteurs que la voie de circulation qui en est munie est réservée aux conducteurs de véhicules des services de transports publics et de véhicules effectuant le ramassage scolaire et que l'accès en est interdit aux autres catégories d'usagers.

Le panneau additionnel du modèle 6aa autorise les conducteurs des véhicules suivants à circuler sur la voie réservée: les taxis, les ambulances, les véhicules utilisés par les médecins en service, les autobus et les autocars servant à l'enseignement de l'art de conduire ou à la réception de l'examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire, les autobus et les autocars servant à l'enseignement pratique dans le cadre des qualifications et formation prévues par la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que les fourgons blindés et les véhicules de service qui les escortent.

Le panneau additionnel du modèle 6a autorise les conducteurs de cycles à circuler sur la voie réservée.

Le signal D,10a indique la fin d'une voie de circulation réservée aux véhicules des services de transports publics.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«11. Voie réservée aux tramways



D,11



D,11a »

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«Le signal D,11 indique aux conducteurs que la voie de circulation qui en est munie est réservée aux conducteurs de tramways et que l'accès en est interdit aux autres catégories d'usagers.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Le panneau additionnel du modèle 6ab autorise les conducteurs de véhicules des services de transports publics et de véhicules effectuant le ramassage scolaire à circuler sur la voie réservée.»

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«Le signal D,11a indique la fin d'une voie de circulation réservée aux tramways.»

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«Dispositions générales concernant les signaux d'obligation

Le fond des signaux d'obligation est bleu.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

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

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Le diamètre des signaux D,1a à D,11a est au minimum de 500mm en agglomération, de 700mm hors agglomération et de 900mm sur autoroute.»

Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.»

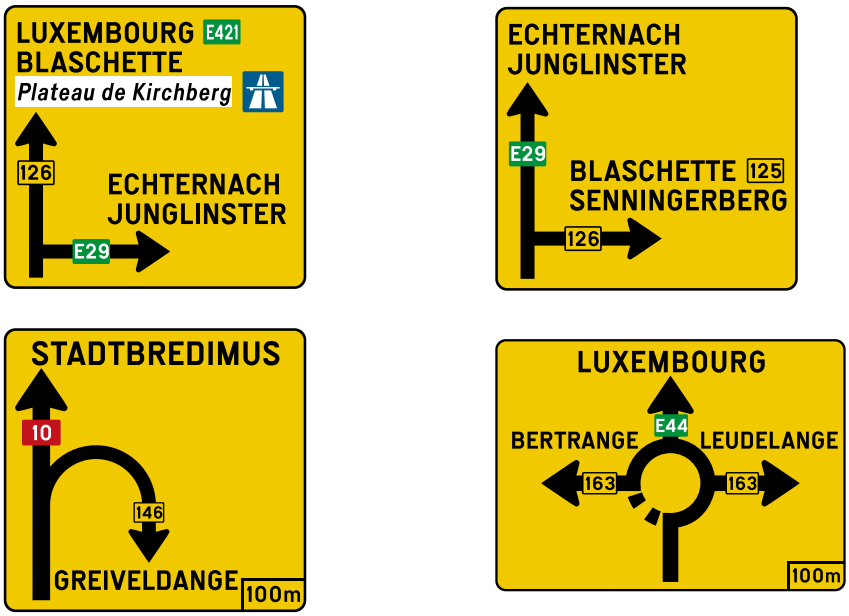
V. SIGNAUX D'INDICATION

(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)

«1. Présignalisation directionnelle

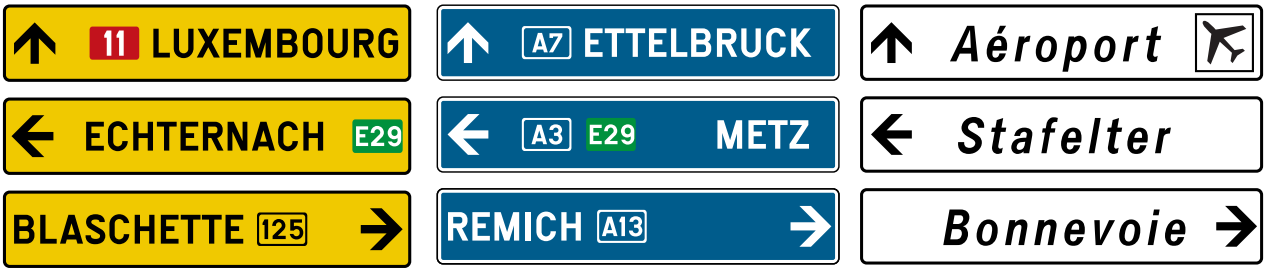
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1.a. Présignaux directionnels sur la voirie normale



E,1a

Le présignal E,1a, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonce à l'approche d'une intersection les directions à suivre pour atteindre les agglomérations ou les autres destinations indiquées. Les numéros inscrits dans un cartouche reprennent les signaux E,21d à E,21dc et indiquent les numéros d'identification des voies publiques à emprunter pour atteindre les destinations. Les voies publiques représentées par une flèche ont leur numéro d'identification inscrit sur cette flèche. Les voies publiques non représentées ont, le cas échéant, leur numéro inscrit à côté du nom d'une destination. L'inscription d'un lieu-dit, d'un quartier d'agglomération ou d'une destination locale apparaît en italique dans un cartouche blanc. La distance qui sépare le présignal de l'intersection qu'il annonce peut être inscrite dans un cartouche en bas du présignal.



E,1b E,1c E,1d

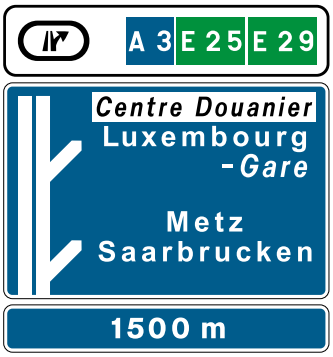
Le présignal E,1b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonce à l'approche d'une intersection la direction à suivre pour atteindre l'agglomération indiquée. Le numéro d'identification est inscrit du côté opposé à celui de la flèche lorsqu'il désigne la voie publique sur laquelle est placé le présignal; il est inscrit du côté de la flèche lorsqu'il désigne une voie publique située plus loin sur l'itinéraire qui mène à la destination indiquée.

Le présignal E,1c, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonce à l'approche d'une intersection la direction à suivre pour atteindre l'agglomération indiquée en empruntant une route de la grande voirie. Le numéro d'identification est inscrit du côté opposé à celui de la flèche lorsqu'il désigne la voie publique sur laquelle est placé le présignal; il est inscrit du côté de la flèche lorsqu'il désigne une voie publique située plus loin sur l'itinéraire qui mène à la destination indiquée.

Le présignal E,1d, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonce à l'approche d'une intersection la direction à suivre pour atteindre respectivement le lieu-dit, le quartier d'agglomération et la destination locale indiqués. Les inscriptions apparaissent en italique. Le symbole est inscrit du côté opposé à celui de la flèche.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

««1.b. Présignaux directionnels sur la grande voirie.»[1]





(Règl. g.-d. du 19 mars 2008) «E,1e» «E,1f»

Le présignal «E,1e», dont l'illustration ci-dessus est un exemple, annonce à l'approche d'une croix d'autoroute la ou les directions à suivre pour atteindre les agglomérations ou les autres destinations indiquées.

Le présignal «E,1f», dont l'illustration ci-dessus est un exemple, annonce à l'approche d'un échangeur la ou les directions à suivre pour atteindre les agglomérations ou les autres destinations indiquées.

Les inscriptions des lieux-dits et des quartiers d'agglomération apparaissent en italique. Les inscriptions des destinations locales apparaissent en italique dans un cartouche blanc.

Les numéros d'identification des voies publiques qui mènent aux destinations indiquées peuvent être inscrits en haut du présignal. La distance qui sépare le présignal de la croix d'autoroute ou de l'échangeur qu'il annonce peut être inscrite en bas du présignal.»

2. Présignalisation d'une route sans issue



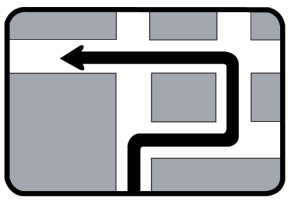
E,2a



E,2b

Le présignal E,2a ou E,2b indique une voie publique sans issue. Le symbole figurant sur ce signal peut être modifié pour répondre à la configuration des lieux. La barre rouge peut être remplacée par un signal d'interdiction ou de restriction.

3. Présignalisation d'un itinéraire pour aller à gauche



E,3

Le présignal E,3 est employé pour indiquer aux conducteurs l'itinéraire à suivre pour aller à gauche dans le cas où il est interdit de virer à gauche à l'intersection suivante.

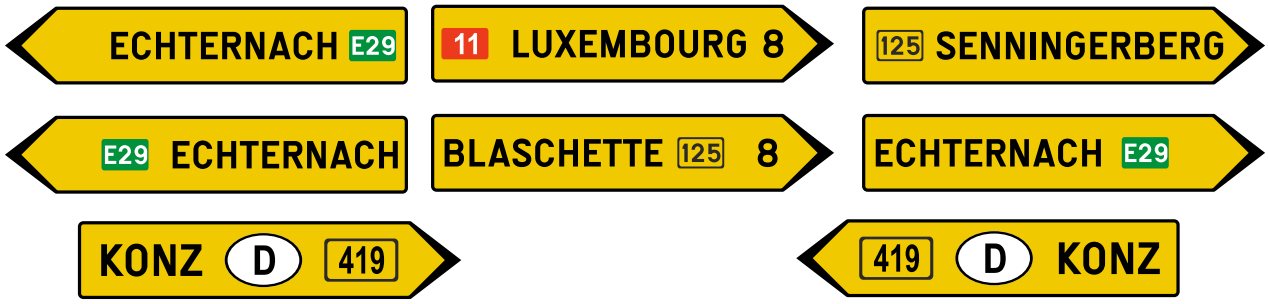
Le symbole figurant sur ce signal peut être modifié pour répondre à la configuration des lieux.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«4. Signaux directionnels placés sur la voirie normale

4.a. Direction d'une agglomération



E,4a

Le signal E,4a, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre l'agglomération indiquée.

Lorsque la distance qui sépare le signal de l'agglomération est indiquée, elle est inscrite en kilomètres du côté de la pointe du signal. Le numéro d'identification d'une voie publique inscrit sur le signal selon le modèle des signaux E,21d à E,21dc désigne une voie publique qui mène à la destination indiquée. Le numéro est inscrit du côté opposé à la pointe du signal lorsqu'il désigne la voie publique sur laquelle est placé le signal; il est inscrit du côté de la pointe du signal lorsqu'il désigne une voie publique située plus loin sur l'itinéraire qui mène à la destination indiquée.



E,4b

Le signal E,4b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre l'agglomération indiquée en empruntant une autoroute ou une route pour véhicules automoteurs.

Lorsque la distance qui sépare le signal de l'agglomération est indiquée, elle est inscrite en kilomètres du côté de la pointe du signal. Le numéro d'identification d'une voie publique inscrit sur le signal selon le modèle du signal E,21d désigne une autoroute ou une route pour véhicules automoteurs qui mène à la destination indiquée. Le numéro est inscrit du côté opposé à la pointe du signal lorsqu'il désigne l'autoroute ou la route pour véhicules automoteurs à laquelle mène l'échangeur où le signal est placé; il est inscrit du côté de la pointe du signal lorsqu'il désigne une autoroute ou une route pour véhicules automoteurs située plus loin sur l'itinéraire qui mène à la destination indiquée.

4.b. Direction d'un lieu-dit



E,5a

Le signal E,5a, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un lieu-dit.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«4.c. Direction d'un quartier ou du centre d'une agglomération

(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)

«



E,5b »

Le signal E,5b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre un quartier ou le centre d'une agglomération.»

4.d. Direction d'une destination locale



E,6a

Le signal E,6a, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre une zone industrielle ou une zone d'activités.

(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)

«



E,6b »

Le signal E,6b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre un aéroport.



E,6c

Le signal E,6c, indique la direction à suivre pour atteindre respectivement une gare de chemin de fer et une gare routière. Le ou les symboles du signal sont adaptés en fonction des moyens des transports en commun qui desservent la gare ou la gare routière.



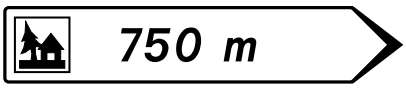
E,6d

Le signal E,6d, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un parking relais.



E,6e

Le signal E,6e, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre un terrain de camping. L'inscription de la distance peut être remplacée par l'inscription de la dénomination du camping. Le ou les symboles du signal sont adaptés en fonction des infrastructures d'accueil dont dispose le camping.



E,6f

Le signal E,6f, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre une auberge de jeunesse. L'inscription de la distance peut être remplacée par l'inscription de la dénomination de l'auberge de jeunesse.



E,6g

Le signal E,6g, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un terrain de football.



E,6h

Le signal E,6h, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un stade.



E,6i

Le signal E,6i, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un centre sportif.



E,6j

Le signal E,6j, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un hôtel.

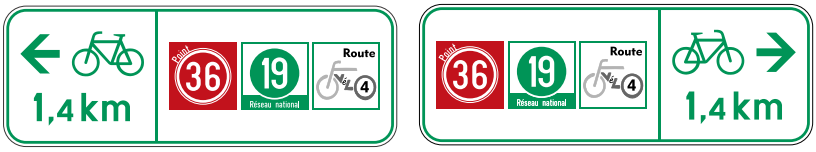
L'inscription du signal mentionne la dénomination de l'hôtel.

4.e. Signaux directionnels sur les itinéraires cyclables

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 3 septembre 2016)*

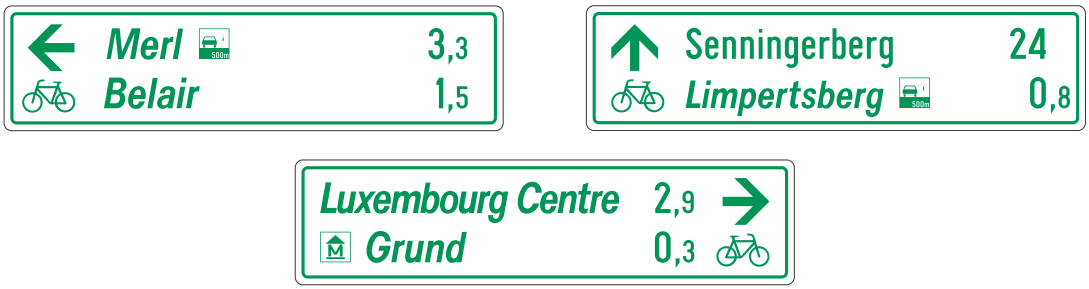
(Règl. g.-d. du 3 septembre 2016)

«4bis. Présignalisation et signalisation directionnelle en relation avec les itinéraires cyclables



E, 7a

Le signal E,7a, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction et la distance vers un réseau cyclable. Les points-nœuds et les itinéraires cyclables à atteindre sont indiqués selon les modèles des signaux E,21e, E,21f et E,21g.



E, 7b

Le présignal E,7b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonce, sur un itinéraire cyclable, à l'approche d'une intersection la direction à suivre pour atteindre une agglomération, un lieu-dit, un quartier d'une agglomération ou une destination locale. Le présignal E,7b peut être complété selon les dispositions du signal E,7c.



E, 7c

Le signal E,7c, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique, sur un itinéraire cyclable, la direction à suivre pour atteindre une agglomération, un lieu-dit, un quartier d'une agglomération ou une destination locale.

Nonobstant la direction indiquée, les inscriptions des destinations apparaissent du côté gauche et les distances du côté droit du signal.



Les inscriptions des destinations peuvent être précédées par un ou deux pictogrammes, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonçant des arrêts de transports publics, des services spécifiques ou donnant d'autres informations supplémentaires sur une destination.



Les inscriptions des destinations peuvent également être suivies par les pictogrammes illustrés ci-dessus, annonçant les caractéristiques d'un tronçon présentant respectivement une montée exceptionnelle, un revêtement difficilement praticable ou du trafic automobile considérable. Les pictogrammes indiquent la longueur du tronçon concerné.

Le signal E,7c peut être complété par un ou plusieurs signaux portant l'inscription de l'identification d'un point-nœud ou d'un itinéraire cyclable selon les modèles des signaux E,21e, E,21f et E,21g.

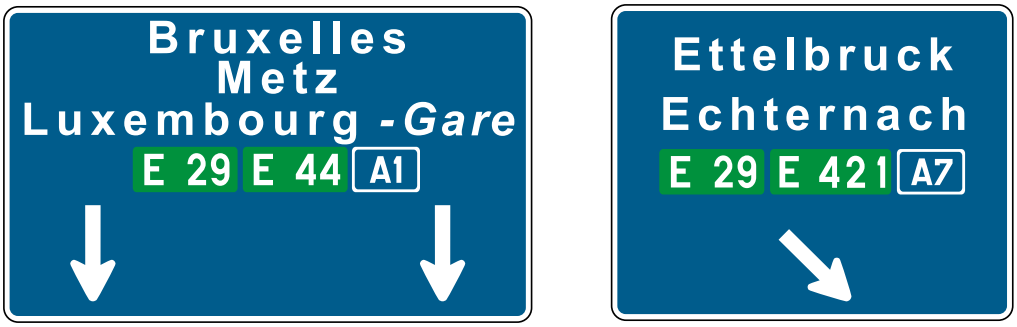


E, 7d

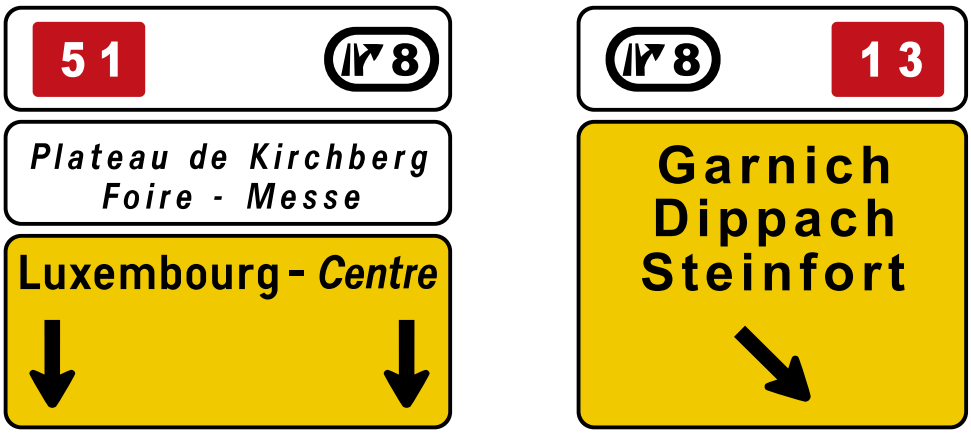
Le signal E,7d indique, sur un itinéraire cyclable, la direction à suivre pour continuer sur l'itinéraire cyclable emprunté. Les flèches peuvent être modifiées en fonction de la configuration des lieux.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«5. Signaux directionnels sur la grande voirie



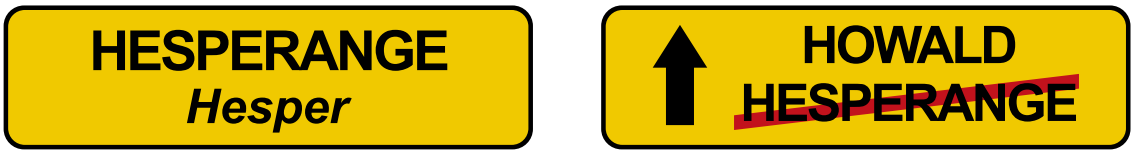
E,8a



E,8b

Les signaux E,8a et E,8b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indiquent les directions à suivre pour atteindre les destinations indiquées. Les inscriptions des lieux-dits et des quartiers d'agglomération apparaissent en italique. Les inscriptions des destinations locales apparaissent en italique dans un cartouche blanc ou sur un panneau blanc. La voie publique à emprunter pour atteindre une destination est indiquée par son numéro d'identification.

6. Localisation



E,9a E,9b

Le signal E,9a, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique le début d'une agglomération ou d'un lieudit assimilé à une agglomération.

Le signal E,9b, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la fin d'une agglomération ou d'un lieu-dit assimilé à une agglomération. Il peut porter l'inscription de la prochaine agglomération ou lieu-dit.»

(Règl. g.-d. du 3 septembre 2016)

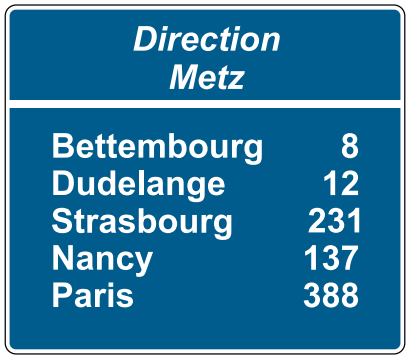


E, 9aa E, 9ba

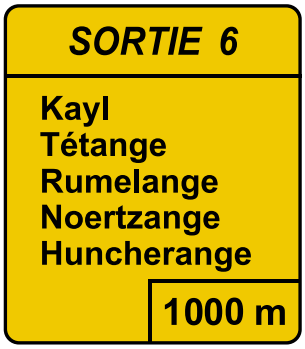
Le signal E,9aa, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique, sur un itinéraire cyclable qui ne longe pas une chaussée, le début d'une agglomération ou d'un lieu-dit assimilé à une agglomération.

Le signal E,9ba, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique sur un itinéraire cyclable qui ne longe pas une chaussée, la fin d'une agglomération ou d'un lieu-dit assimilé à une agglomération.»

7. Signal de confirmation



E,10



E,10a

Les signaux E,10 et E,10a sont employés pour confirmer la bonne direction pour atteindre des agglomérations déterminées; ils peuvent également en indiquer la distance.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«**8. Passage pour piétons**



E,11a

Le signal E,11a indique l'aplomb d'un passage pour piétons. Le symbole est inversé lorsque le signal est répété du côté gauche de la chaussée.

L'aplomb des passages pour piétons doit être indiqué par le signal E,11a, sauf si la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux. Lorsqu'une chaussée comporte un passage pour piétons des deux côtés d'une intersection, il suffit d'indiquer l'aplomb du premier passage pour chaque sens de la circulation. Si la configuration des lieux l'exige, l'approche d'un passage pour piétons est annoncée par le signal A,11a.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«**9. Passage pour piétons et cyclistes**



E,11b

Le signal E,11b indique l'aplomb d'un passage pour piétons et cyclistes. Les symboles sont inversés lorsque le signal est répété du côté gauche de la chaussée.

L'aplomb des passages pour piétons et cyclistes doit être indiqué par le signal E,11b, sauf si la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux. Lorsqu'une chaussée comporte un passage pour piétons et cyclistes des deux côtés d'une intersection, il suffit d'indiquer l'aplomb du premier passage pour chaque sens de la circulation. Si la configuration des lieux l'exige, l'approche d'un passage pour piétons et cyclistes est annoncée par le signal A,11b.

10. Passage souterrain ou passage supérieur pour piétons



E,11c

Le signal E,11c indique la proximité d'un passage souterrain ou d'un passage supérieur pour piétons. Le symbole peut être adapté à la configuration des lieux.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«11.» Hôpital



E,12a



E,12b

Le signal E, 12a ou le signal E, 12b indique aux conducteurs qu'il convient de prendre les précautions que réclame la proximité d'établissements médicaux, en particulier d'éviter le bruit dans toute la mesure du possible.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

««12.»[1] Voie à sens unique



E,13a



E,13b

Les signaux E,13a et E,13b indiquent un tronçon de voie publique où la circulation se fait en sens unique.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«13.» Route sans issue



E,14

Le signal E,14 indique une impasse, une voie publique qui est impraticable ou qui se termine en chemin de terre ou en voie sur laquelle la circulation est interdite par un signal d'interdiction ou de restriction.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«14.» Autoroute



E,15

Le signal E,15 indique aux usagers l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de circulation sur les autoroutes.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«15.» Fin d'autoroute



E,16

Le signal E,16 indique aux usagers l'endroit à partir duquel les règles spéciales de circulation sur les autoroutes cessent d'être applicables.

Le signal E,16 peut également être employé et répété pour annoncer l'approche de la fin d'une autoroute; chaque signal ainsi employé porte dans sa partie inférieure la distance entre son point d'implantation et la fin de l'autoroute.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

««16.»[1] Route pour véhicules automoteurs



E,17

Le signal E,17 indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de circulation sur les routes pour véhicules automoteurs.

Le signal E,17 peut être employé également pour annoncer l'approche d'une route pour véhicules automoteurs. Le signal ainsi employé porte l'indication de la distance le séparant du début de cette route, soit dans sa partie inférieure, soit sur un panneau additionnel conforme au modèle 1 du chapitre VII du présent article.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

««17.»[1] Fin d'une route pour véhicules automoteurs



E,18

Le signal E,18 indique l'endroit à partir duquel les règles spéciales de circulation sur les routes pour véhicules automoteurs cessent d'être applicables.

Le signal E,18 peut également être employé et répété pour annoncer l'approche de la fin d'une route pour véhicules automoteurs. Le signal ainsi employé porte dans sa partie inférieure la distance le séparant de la fin de la route pour véhicules automoteurs.»

(Règl. g.-d. du 15 février 1990)

««18.»[1] arrêt d'autobus

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«



E,19 »

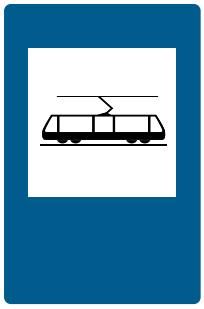
Le signal E,19 indique un arrêt d'autobus.» *(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)* «Il doit être répété au revers du panneau.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«19.» Arrêt de tramways

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«



E,20 »

Le signal E, 20 indique un arrêt de tramways. *(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)* «Il est répété au revers du panneau.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«20.» Voie lente



E,21a

Le signal E,21 a indique aux conducteurs de certains véhicules l'endroit à partir duquel ils sont obligés de circuler sur une voie lente. Un panneau additionnel spécifie le tonnage ou reproduit le symbole des véhicules auxquels cette obligation s'applique.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«21.» Patrouilles scolaires



E,21b

Le signal E,21b indique aux conducteurs la présence d'un passage pour piétons où des patrouilleurs scolaires peuvent aider des écoliers à traverser la chaussée.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«22.» Eclairage public



E,21c

Le signal E,21c peut être employé pour indiquer que l'éclairage public s'éteint au cours de la nuit. L'heure à laquelle l'éclairage public s'éteint peut être inscrite en couleur blanche dans le symbole.

(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)

««23.»[1] Identification



E,21d E,21da « E,21db »[2] E,21dc

Les signaux E,21d, E,21da, E,21db et E,21dc indiquent aux conducteurs les numéros des autoroutes, route européennes,

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.
2 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

routes nationales et chemins repris.

Le signal E,21d est employé pour indiquer une autoroute.

Le signal E,21da est employé pour indiquer une route européenne.

Le signal E,21db est employé pour indiquer une route nationale.

Le signal E,21dc est employé pour indiquer un chemin repris.

Le signal E,21da peut être employé ensemble avec un signal E,21d ou E,21db.

Lorsque ces signaux sont reproduits sur un signal de présignalisation directionnelle ou de direction de localité de même couleur, ils sont entourés d'un liseré de couleur blanche pour le signal E,21d et noire pour le signal E,21dc.»

(Règl. g.-d. du 3 septembre 2016)

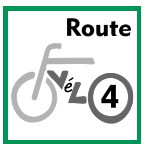
«



E, 21e



E, 21f



E, 21g

Le signal E,21e indique le numéro d'identification d'un point-noeud, qui est déterminé par une intersection de plusieurs itinéraires cyclables dont au moins un fait partie du réseau cyclable national. Il peut compléter les signaux E,7a, E,7b et E,7c.

Le signal E,21f indique le numéro d'identification d'un itinéraire cyclable du réseau cyclable national. Il peut compléter les signaux E,7a, E,7b et E,7c.

Le signal E,21g, dont l'inscription ci-dessus est un exemple, identifie un itinéraire cyclable qui ne fait pas partie du réseau cyclable national. Il peut compléter les signaux E,7a, E,7b et E,7c.

Lorsque les signaux E,21e, E21f et E,21g complètent les signaux E,7b ou E,7c, ils sont reproduits sur des panneaux placés en-dessous du signal qu'ils complètent.

Lorsque le signal E,21e complète les signaux E,7b ou E,7c, il indique le prochain point-noeud à atteindre et il est placé en-dessous de la pointe de flèche ou de la flèche du signal qu'il complète.

Lorsque le signal E,21e marque un point-noeud sur l'intersection-même de plusieurs itinéraires cyclables, il est reproduit sur un panneau qui est placé à l'extrémité supérieure du support qui le porte.»

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

««24.»[1] Déviation



E,22a



E,22aa

Les signaux E,22a et E,22aa, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indiquent un itinéraire de déviation. *(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)* «Le signal E,22aa peut également porter le nom d'une destination locale ou d'une rue. Lorsque la distance qui sépare le signal E,22aa de la destination est indiquée, elle est inscrite en kilomètres du côté de la pointe du signal.»



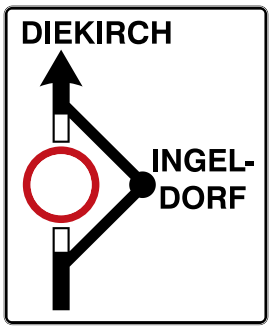
E,22b



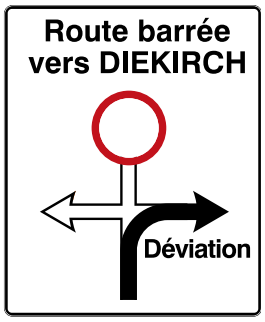
E,22ba

Les présignaux E,22b et E,22ba, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annoncent un itinéraire de déviation. Le présignal E,22ba peut également porter le nom d'une destination locale ou d'une rue.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.



E,22c



E,22ca

Les présignaux E,22c et E,22ca, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annoncent un itinéraire de déviation. Ils renseignent sur le tronçon de voie publique barrée à la circulation et sur l'itinéraire de déviation. Le signal C,2 peut être remplacé par un des signaux C,3a à C,9.»

(Règl. g.-d. du 3 septembre 2016)

«



E, 22d

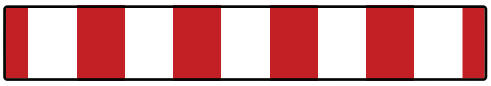
Le signal E,22d indique un itinéraire de déviation pour cyclistes. Le signal peut être complété par un panneau additionnel portant le nom d'une destination locale, d'une rue, de l'itinéraire cyclable ou indiquant la longueur de la déviation.»

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

««24a.»[1] Barrière



E,24a



E,24aa

Le signal E,24a indique l'extrémité carrossable d'une voie publique. Les bandes noires peuvent être de couleur bleue foncée.

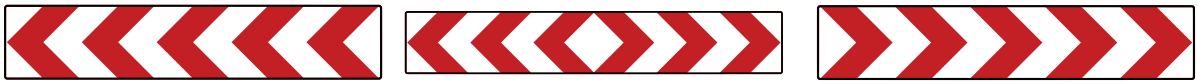
Le signal E,24aa indique les délimitations frontales ou latérales d'un chantier. L'inscription 'fin de chantier' peut figurer sur le dos du signal, sans préjudice des dispositions de l'article 102, chiffre 2., sixième tiret.»

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

««24b.»[2] Chevrons



E,24b



E,24ba

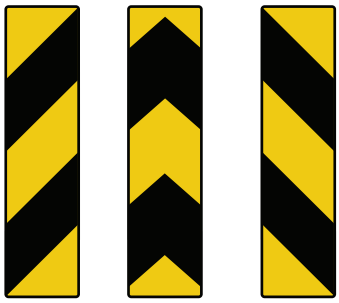
Le signal E,24b indique le tracé de la chaussée dans un virage ou la délimitation de la chaussée à la hauteur d'un rétrécissement latéral. Les bandes noires peuvent être de couleur bleue foncée.

Le signal E,24ba indique les délimitations frontales d'un chantier et la ou les directions ouvertes à la circulation. Dans le cadre de la présignalisation d'un chantier, il indique la ou les directions ouvertes à la circulation.»

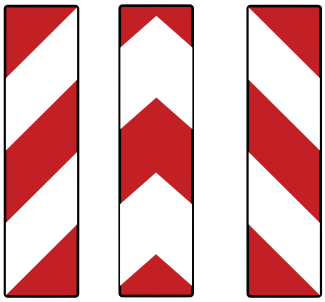
1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.
2 Renuméroté par le réglement grand-ducal du 3 décembre 2013.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

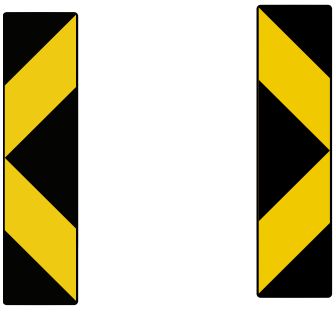
««24c. Balise



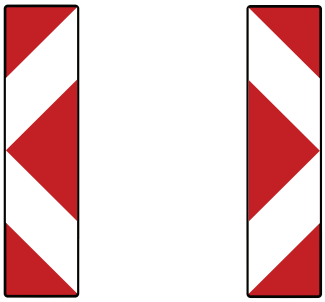
E,24c



E.24ca



E,24cb



E.24cc

Les signaux E,24c et E,24cb indiquent le tracé de la chaussée à la hauteur d'une bifurcation ou la délimitation de la chaussée à la hauteur d'un rétrécissement ou d'un obstacle. Les surfaces noires peuvent être de couleur bleu foncé. Le signal peut être répété au revers du panneau.

Les signaux E,24ca et E,24cc indiquent les délimitations frontales ou latérales d'un chantier. Le signal peut être répété au revers du panneau.»

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

««24d.»[1] Cône



E,24d

Le signal E,24d indique les délimitations frontales ou latérales d'un chantier.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«25. Zone résidentielle

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«



E,25a



E,25b »[1]

Le signal E,25a indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles de circulation particulières de zone résidentielle.

Le signal E,25b indique l'endroit à partir duquel les règles de circulation particulières de zone résidentielle cessent d'être applicables. Il peut être placé au revers du signal E,25a.

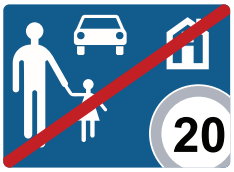
26. Zone de rencontre

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«



E,26a



E,26b »[1]

Le signal E,26a indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles de circulation particulières de zone de rencontre.

Le signal E,26b indique l'endroit à partir duquel les règles de circulation particulières de zone de rencontre cessent d'être applicables. Il peut être placé au revers du signal E,26a.»

Règl. g.-d. du 16 août 1982)

««27.»[2] Zone piétonne



E,27a

Le signal E,27a est employé pour indiquer l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles de circulation particulières de zone piétonne.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 13 janvier 2005)*

1 Par dérogation à l'article 175, alinéa 3, les signaux E,25a, E,25b, remplacés par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015 en son article 31 sous 2. cessent d'être applicables à partir du 1er novembre 2015.

2 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.



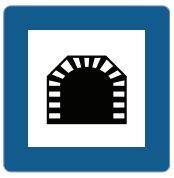
E,27b »

(Règl. g.-d. du 11 octobre 1983)

«Le signal E,27b est employé pour indiquer l'endroit à partir duquel les règles de circulation particulières de zone piétonne cessent d'être applicables. Il peut être placé au revers du signal E,27a.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

««28.»[1] Tunnel







E,28a E,28b

Le signal E,28a indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles de circulation particulières aux tunnels.

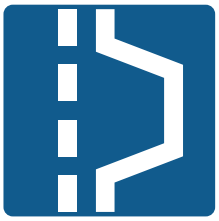
Le signal peut porter dans sa partie inférieure le nom du tunnel en caractères blancs. Les tunnels d'une longueur supérieure à 1000 mètres sont indiqués par le signal E,28a complété par un panneau additionnel du modèle 3b qui en indique la longueur; l'illustration en est un exemple.

Les tunnels de la grande voirie sont annoncés à une distance appropriée en amont des tunnels par le signal E,28a complété par un panneau additionnel du modèle 3a.

Le signal E,28b indique l'endroit à partir duquel les règles de circulation particulières aux tunnels cessent d'être applicables.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

««29.»[1] Place d'arrêt d'urgence



E,29

Le signal E,29 indique une place d'arrêt d'urgence.»

1 Modifie par le reglement grand-ducal du 22 avril 2009.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

««30.»[1] Poste de secours



E,30a



E,30b

Le signal E,30a indique un poste de secours équipé d'un extincteur.

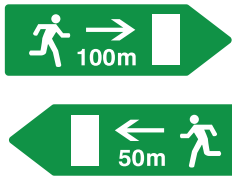
Le signal E,30b indique un poste de secours équipé d'un téléphone d'appel d'urgence.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

««31.»[1] Issue de secours



E,31a



E,31b



E,31c

Le signal E,31a indique une issue de secours. Le symbole est inversé lorsque le signal est placé du côté gauche de l'issue de secours.

Le signal E,31b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction et la distance à parcourir pour atteindre l'issue de secours la plus proche.

Le signal E,31c, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique dans les deux directions les distances à parcourir pour atteindre les issues de secours les plus proches. Le signal E,31c doit être mis en place dans les tunnels tous les 50 mètres au moins.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«32.» Poste de dépannage



F,2

Le signal F,2 peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste de dépannage.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«33. Poste d'essence



F,4a

Le signal F,4a peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence



F,4b

Le signal F,4b peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où du gaz de pétrole liquéfié peut être obtenu.



F,4c

Le signal F,4c peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où du gaz naturel comprimé peut être obtenu.



F,4d

Le signal F,4d peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où du gaz naturel liquéfié peut être obtenu



F,4e

Le signal F,4e peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où de l'hydrogène peut être obtenu.



F,4f

Le signal F,4f peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence équipé de points de recharge pour véhicules électriques.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«34.» Hôtel ou Motel



F,5

Le signal F,5 peut être employé pour indiquer la proximité d'un hôtel ou d'un motel.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«35.» Restaurant



F,6

Le signal F,6 peut être employé pour indiquer la proximité d'un restaurant.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«36.» Débit de boissons ou cafetéria



F,7

Le signal F,7 peut être employé pour indiquer la proximité d'un débit de boissons ou d'une cafétéria.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«37.» Emplacement aménagé pour pique-nique



F,8

Le signal F,8 peut être employé pour indiquer la proximité d'un emplacement aménagé pour pique-nique.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«38.» Emplacement aménagé comme point de départ d'une excursion à pied



F,9

Le signal F,9 peut être employé pour indiquer la proximité d'un emplacement aménagé comme point de départ d'une excursion à pied.

La durée moyenne de l'excursion à pied peut être inscrite sur le signal.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«39.» Terrain de camping



F,10

Le signal F,10 peut être employé pour indiquer la proximité d'un terrain de camping.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«40.» Terrain de caravaning



F,11

Le signal F,11 peut être employé pour indiquer la proximité d'un terrain de caravaning.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«41.» Terrain de camping et de caravaning



F,12

Le signal F,12 peut être employé pour indiquer la proximité d'un terrain de camping et de caravaning.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«42.» Auberge de jeunesse



F,13

Le signal F,13 peut être employé pour indiquer la proximité d'une auberge de jeunesse.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

««43.»[1] Lieudit



F,14a



F,14b

Le signal F,14a, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique le début d'un lieu-dit ou d'un site.

Le signal F,14b, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la fin d'un lieu-dit ou d'un site. Il peut porter l'inscription de la prochaine agglomération ou lieu-dit.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

««44.»[1] Stationnement autorisé sur un trottoir



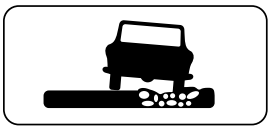
F,15

Le signal F,15 indique que le stationnement sur le trottoir est autorisé aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, conformément aux indications du signal et, le cas échéant, du marquage au sol.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«45.» Accotement non carrossable



F,16

Le signal F,16 peut être employé pour indiquer aux conducteurs de véhicules que l'accotement n'est pas carrossable.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

««46.»[1] Voie de détresse.



F,17

Le signal F,17 indique une voie de détresse dans une descente raide. Il doit être complété par un panneau additionnel indiquant la distance le séparant de la voie de détresse. Il peut être répété au besoin si la longueur de la descente l'exige avec l'indication sur un panneau additionnel de la distance séparant le signal de la voie de détresse. Il ne doit être utilisé qu'ensemble avec le «signal A,2»[2] posé en amont de la descente.

La configuration du symbole peut varier selon l'emplacement de la voie de détresse par rapport à la voie publique où le signal est posé.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

««47.»[1] Vitesse conseillée



F,18a



F,18b

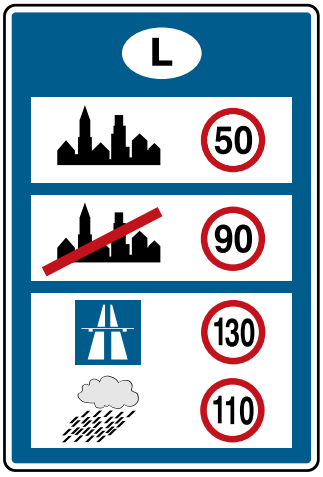
Le signal F,18a, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la vitesse à laquelle il est conseillé de circuler lorsque les circonstances le permettent, sans préjudice des dispositions des articles 139 et 140. L'inscription indique la vitesse conseillée en km/h.

Le signal F,18b, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique l'endroit à partir duquel la vitesse conseillée cesse d'être applicable.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.
2 Modifié par la règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

««48.»[1] Rappel des vitesses maximales autorisées



F,19

Le signal F,19 indique les vitesses maximales autorisées qui sont en général applicables sur la voie publique, sans préjudice des dispositions de l'article 139.»

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Dispositions générales concernant les signaux d'indication

(Règl. g.-d. du 3 septembre 2016)

«1) Les signaux d'indication ont un fond bleu, jaune ou blanc, conformément aux illustrations des signaux au présent chapitre. Toutefois, les signaux E,22a à E,22ba et E,22d ont un fond rouge et les signaux E,31a à E,31c un fond vert. Les signaux E,24a à E,24d présentent des bandes alternées noires et jaunes ou blanches et rouges. Les signaux d'identification E,21d à E,21dc ont respectivement un fond bleu, vert, rouge et jaune. Sur le signal d'identification E,21e apparaît un cercle rouge à bord blanc sur un fond rouge. Sur le signal d'identification E,21f apparaît un cercle vert sur un fond blanc. Les inscriptions du signal E,21 doivent se distinguer des signaux E,21e et E,21f.

Les cartouches qui reprennent un symbole ou indiquent un lieu-dit, un quartier d'agglomération ou une destination locale ont un fond blanc.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

2) Sur les signaux à fond bleu, vert ou rouge, les inscriptions apparaissent en caractères blancs. Sur les signaux à fond jaune ou blanc et les cartouches à fond blanc, elles apparaissent en caractères noirs. Toutefois, les inscriptions sur les signaux des itinéraires cyclables apparaissent en caractères verts sur fond blanc, alors que les inscriptions de destinations à intérêt culturel ou touristique peuvent apparaître en caractères sépia sur fond blanc.

Il en est de même des symboles et des flèches repris sur lesdits signaux et cartouches.

3) Les inscriptions des agglomérations sur les signaux de la voirie normale, hormis ceux des itinéraires cyclables, apparaissent en lettres majuscules. Les inscriptions des agglomérations sur les signaux de la grande voirie et des itinéraires cyclables ainsi que les inscriptions des lieux-dits, des quartiers d'agglomération et des destinations locales apparaissent en lettres minuscules, avec lettre initiale majuscule.

Les inscriptions des lieux-dits, des quartiers d'agglomération et des destinations locales ainsi que les inscriptions en langue luxembourgeoise des agglomérations apparaissent en italique.»

4) Lorsque plusieurs signaux de direction ont le même support ou lorsqu'un signal de direction porte plusieurs inscriptions, le regroupement des signaux ou inscriptions se fait suivant l'ordre indiquant de haut en bas les destinations à atteindre par autoroute ou par route pour véhicule automoteurs, les destinations à atteindre par une voie publique autre que les autoroutes ainsi que les destinations locales.

5) Les symboles figurant sur les signaux du présent article et représentant les catégories d'usagers de la route peuvent être employés avec la même signification sur les signaux de la présignalisation directionnelle et les signaux d'indication.

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«6) Les signaux F,1a à F,13 peuvent porter l'indication de la distance qui les sépare de la destination indiquée.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

7) Pour autant qu'indiquées sur les signaux de direction les distances sont exprimées en kilomètres. Si dans ces conditions la distance est inférieure à un kilomètre elle est exprimée en mètres, arrondie à la cinquantaine et suivie de la lettre m. Sur les signaux de la présignalisation directionnelle, les signaux de direction d'une agglomération, les signaux de confirmation et les signaux de direction d'une destination locale posés sur un «itinéraire cyclable», la distance est indiquée en kilomètres, l'unité kilométrique comportant une décimale.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

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

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«9) Les côtés horizontaux des signaux E,11a à E,21b et E,27a à F,18 sont au minimum de 400mm en agglomération, de 600mm hors agglomération et de 800mm sur autoroute.

Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.»

(Règl. g.-d. du 3 septembre 2016)

«10) Les dimensions du signal E,7a sont 700x250mm.

Les dimensions des signaux E,7b et E,7c sont 800x200mm. Ces dimensions peuvent être agrandies dans des cas exceptionnels à 1.000x250mm en fonction notamment de la situation particulière.

Les dimensions du signal E,7d sont 300x300mm.

Les dimensions du signal E,22d sont 300x300mm.

Les dimensions du signal E,9aa et E,9ba sont 700x250mm. Ces dimensions peuvent être réduites dans des cas exceptionnels en fonction notamment de la situation particulière.

Lorsque les signaux E,21e, E21f et E,21g complètent les signaux E,7b ou E,7c, leurs dimensions sont 150x150mm. Ces dimensions peuvent être réduites dans des cas exceptionnels à 100x100mm, en fonction notamment de la situation particulière.

Lorsque le signal E,21e marque un point-noeud sur l'intersection-même de plusieurs itinéraires cyclables, ses dimensions sont 250x250mm.»

VI. SIGNAUX D'ARRET, DE STATIONNEMENT ET DE PARCAGE»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Stationnement interdit



C,18

Le signal C,18 indique que le stationnement est interdit. Le signal C,18 complété par un panneau additionnel indique que le stationnement est interdit ou limité selon les modalités inscrites sur le panneau additionnel.

Hormis le cas de la signalisation zonale, les interdictions et limitations visant le stationnement ne s'appliquent que du côté de la chaussée où le signal est placé. Elles sont applicables à partir de l'aplomb du signal jusqu'à la prochaine intersection située du côté du signal. Un panneau additionnel du modèle 3b, 3c ou 3d peut toutefois indiquer une application dérogatoire du signal. Le signal complété par le panneau additionnel 3e indique le rappel de l'interdiction ou de la limitation de stationnement.

2. Arrêt et stationnement interdits



C,19

Le signal C,19 indique que l'arrêt et le stationnement sont interdits. Le signal C,19 complété par un panneau additionnel indique que l'arrêt et le stationnement sont interdits ou limités selon les modalités inscrites sur le panneau additionnel.

Hormis le cas de la signalisation zonale, les interdictions et limitations visant l'arrêt et le stationnement ne s'appliquent que du côté de la chaussée où le signal est placé. Elles sont applicables à partir de l'aplomb du signal jusqu'à la prochaine intersection située du côté du signal. Un panneau additionnel du modèle 3b, 3c ou 3d peut toutefois indiquer une application dérogatoire du signal. Le signal complété par le panneau additionnel 3e indique le rappel de l'interdiction ou de la limitation d'arrêt et de stationnement.

3. Stationnement alterné



C,20a



C,20b

Les signaux C,20a et C,20b indiquent que le stationnement est interdit en alternance tantôt d'un côté, tantôt de l'autre côté de la chaussée aux jours du mois indiqués sur les signaux. Les signaux sont respectivement applicables à partir de huit heures le matin du premier et du seizième jour du mois, à moins qu'un panneau additionnel n'indique une autre heure.Les signaux C,20a et C,20b s'appliquent du côté de la chaussée où ils sont placés. Ils sont applicables à partir de l'aplomb du signal jusqu'à la prochaine intersection. Un panneau additionnel du modèle 3b, 3c ou 3d peut toutefois indiquer une application dérogatoire des signaux. Les signaux complétés par le panneau additionnel 3e indiquent le rappel du stationnement alterné.

4. Parking



E,23



E,23a

Les signaux E,23 et E,23a indiquent respectivement un parking et un parking couvert. Les signaux E,23 et E,23a complétés par un panneau additionnel indiquent soit que le parcage est limité selon les modalités inscrites sur le panneau additionnel, soit la direction à suivre pour rejoindre le parking.

Ces signaux peuvent porter dans le coin inférieur droit une inscription additionnelle de couleur blanche qui renseigne les usagers sur un système de guidage en matière de parcage.

5. Parking-relais



E,23b



E,23c



E,23d

Les signaux E,23b, E,23c et E,23d indiquent un parking au départ duquel les usagers peuvent emprunter un moyen des transports en commun. Les signaux E,23b à E,23d complétés par un panneau additionnel indiquent soit que le parcage est limité selon les modalités inscrites sur le panneau additionnel, soit la direction à suivre pour rejoindre le parking-relais.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 15 janvier 2003)*

«Dispositions générales concernant les signaux de stationnement et de parcage

Le fond des signaux de stationnement ou de parcage est bleu.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

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

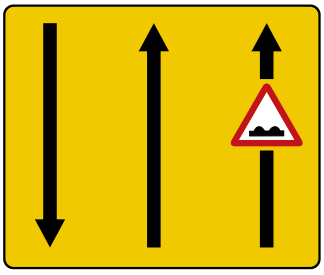
Le diamètre des signaux C,18 à C,20b est au minimum de 500mm. Les côtés horizontaux du signal E,23 sont au minimum de 400mm.

Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.»

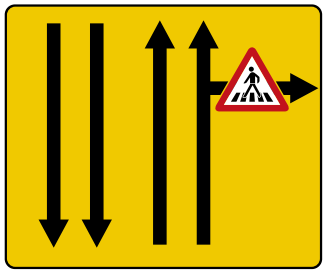
(Règl. g.-d. du 11 octobre 1983)

««VII.»[1] SIGNAUX APPLICABLES A UNE OU PLUSIEURS VOIES D'UNE CHAUSSEE COMPORTANT PLUSIEURS VOIES DE CIRCULATION DANS LE MEME SENS

1. Signaux comportant un avertissement de danger



G,1a



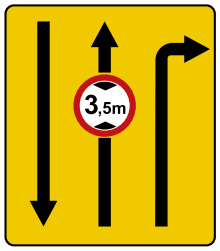
G,1b

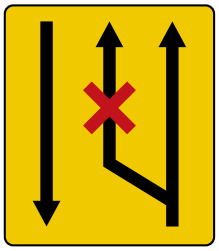
2. Signaux comportant une interdiction ou une restriction

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)



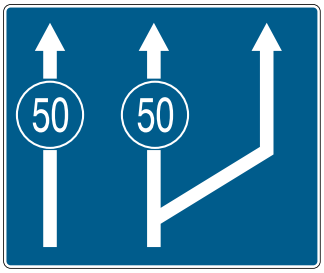
G,2a



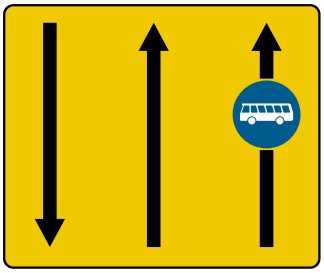


G,2b »

3. Signaux comportant une obligation



G,3a



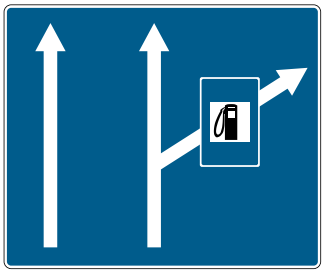
G,3b

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

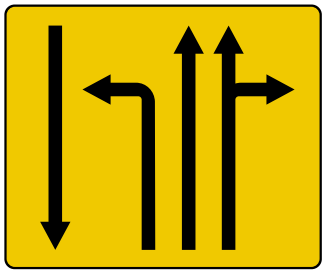
4. Signaux comportant une indication

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«



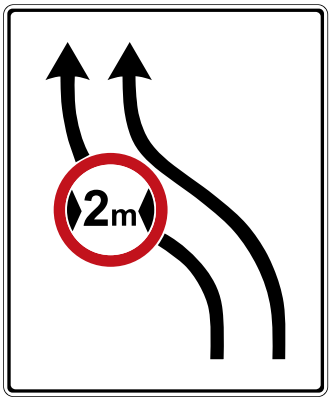
G,4a »



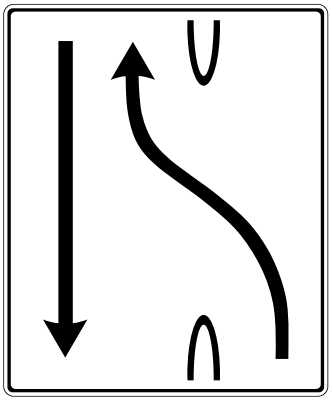
G,4b »

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«5. Signaux de chantier



G,5a



G,5b »

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«Dispositions générales concernant les signaux applicables à une ou plusieurs voies d'une chaussée comportant plusieurs voies de circulation dans le même sens

Les signaux du présent chapitre constituent des exemples de signaux qui signifient qu'un avertissement de danger, une interdiction, une restriction, une obligation ou une indication ne s'applique qu'à une ou plusieurs voies de circulation d'un ensemble de voies d'une chaussée qui vont dans le même sens et qui sont séparées par un marquage longitudinal.

Ces signaux comportent un nombre de flèches égal au nombre total des voies des deux sens de circulation. Lorsqu'une berme médiane sépare les deux sens de circulation, les flèches des voies de circulation en sens inverse sont supprimées.

Les signaux d'avertissement de danger, d'interdiction, de restriction, d'obligation ou d'indication du présent article sont d'application sur les voies de circulation représentées par les flèches qui en sont respectivement pourvues.

Sur les autoroutes les flèches apparaissent en blanc sur fond bleu, et sur les autres voies elles apparaissent en noir sur fond jaune. Dans le contexte de la signalisation d'un chantier, les flèches apparaissent en noir sur fond blanc.

Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche, exception faite des supports qui portent par ailleurs des signaux colorés, lumineux ou non. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

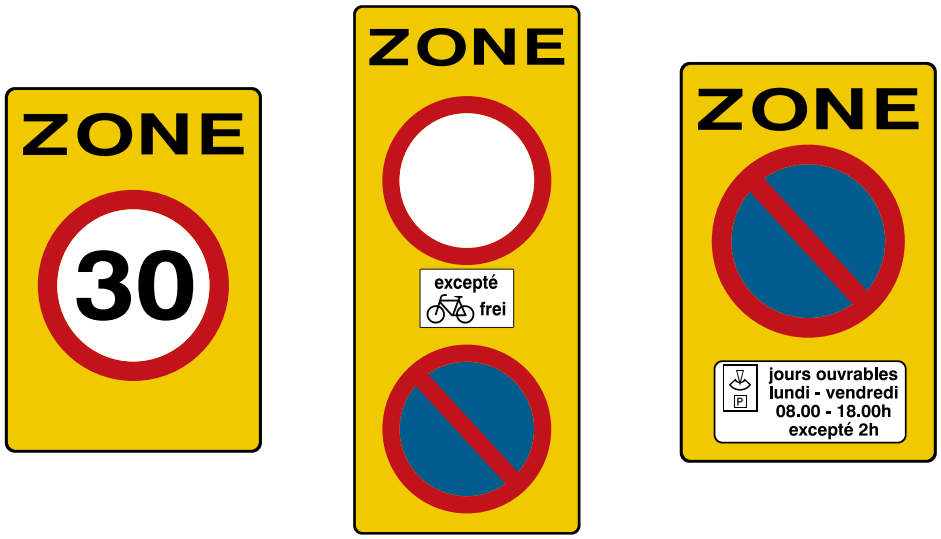
«Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche; la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches lorsque les supports portent également des signaux colorés lumineux. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise. Les signaux représentés sur les signaux du présent chapitre sont reproduits à une échelle de 100% des dimensions définies aux chapitres «Dispositions générales»des signaux respectifs; ils peuvent être réduits jusqu'à une échelle de 70% de ces dimensions sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou des cyclistes et des piétons et, dans des cas exceptionnels, sur les autres voies publiques, en raison notamment d'une configuration particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.»

(Règl. g.-d. du 21 mars 1985)

««VIII.»[1] SIGNAUX A VALIDITE ZONALE»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«1. Début de zone

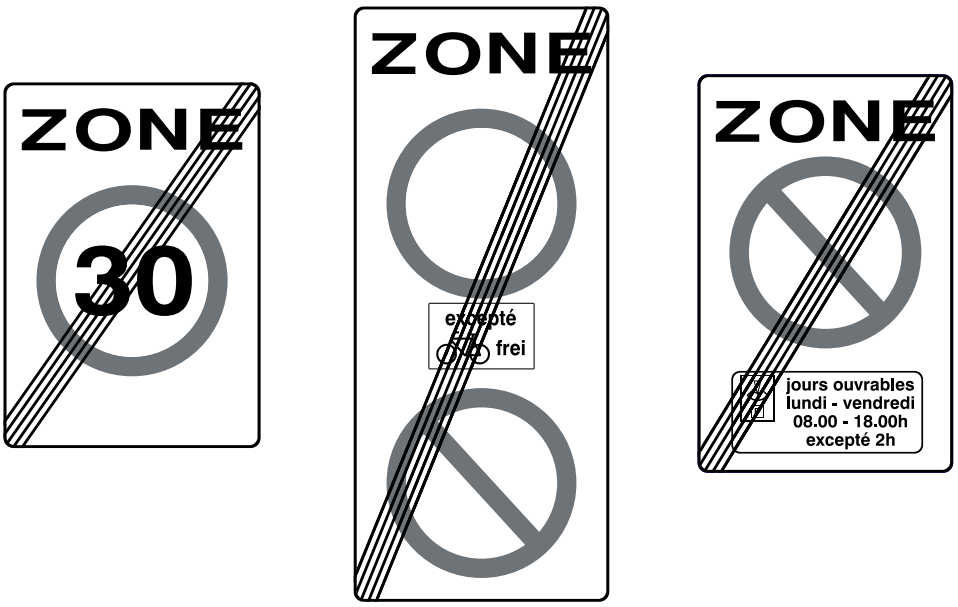


H,1

Le signal H,1, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique le début d'une zone formée d'un ensemble de voies et places soumises aux dispositions réglementaires qu'indiquent le ou les signaux qu'il porte.

Le signal H,1 porte des signaux d'interdiction ou de restriction, des signaux d'obligation ou des signaux d'arrêt, de stationnement ou de parcage.

2. Fin de zone

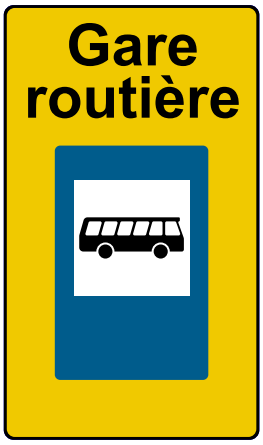


H,2

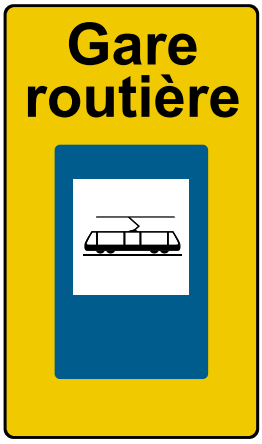
Le signal H,2, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la fin d'une zone formée d'un ensemble de voies et places soumises aux dispositions réglementaires qu'indiquent le ou les signaux qu'il porte.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

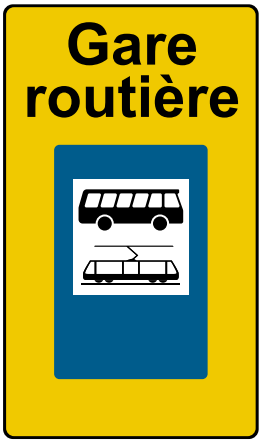
3. Gare routière



H,3a



H,3b



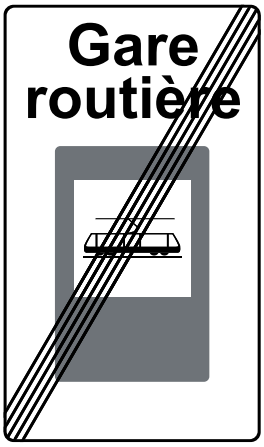
H,3c

Les signaux H,3a, H,3b et H,3c indiquent une gare routière. Ils portent le ou les symboles des moyens des transports en commun qui desservent la gare routière.

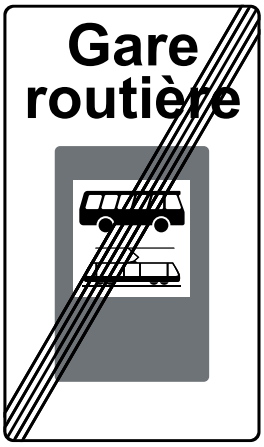
4. Fin de la gare routière



H,4a



H,4b



H,4c

Les signaux H,4a, H,4b et H,4c indiquent la fin d'une gare routière.»

Dispositions générales concernant les signaux à validité zonale

Les signaux à validité zonale portent en haut du signal le mot «ZONE» en lettres noires, exception faite des signaux H,3a à H,4c.

Le fond des signaux à validité zonale est jaune pour les signaux qui indiquent le début d'une zone et blanc pour les signaux qui indiquent la fin d'une zone. Les signaux sont pourvus d'un liséré noir.

Sur les signaux à validité zonale qui indiquent la fin d'une zone, le ou les signaux représentés apparaissent en noir ou en gris clair. La bande diagonale apparaît en noir ou en gris foncé.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

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

Les signaux représentés sur les signaux du présent chapitre sont reproduits à une échelle de 100% des dimensions définies au chapitre 'Dispositions générales' des signes respectifs. Ils peuvent être reproduits jusqu'à à une échelle minimum de 70% des dimensions susmentionnées sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«IX. SYMBOLES ET INSCRIPTIONS ADDITIONNELS

1. Les signaux du présent article peuvent être complétés par les symboles et inscriptions additionnels repris ci-après.

En dehors de ces symboles et inscriptions, les symboles qui figurent sur les signaux du présent article peuvent également compléter un signal, sans modification de leur signification. Les inscriptions peuvent désigner une catégorie d'usagers ou de véhicules.

Les symboles et inscriptions additionnels sont placés en dessous du signal auquel ils se rapportent, sur un panneau additionnel pour les signaux des chapitres I. à VI. et dans un cartouche pour les signaux des chapitres VII. et VIII. Ils apparaissent en noir sur fond blanc, sauf exception conforme au présent chapitre. Les inscriptions apparaissent en caractères minuscules ou majuscules. Sur les panneaux de signalisation à message variable, les symboles et les inscriptions additionnels peuvent apparaître en teinte claire sur fond foncé, à condition que les nécessités techniques, notamment en vue d'une lisibilité satisfaisante, le justifient, et à condition qu'ils soient conformes aux dispositions du présent chapitre et qu'aucune erreur d'interprétation ne soit possible.

2.1. Le modèle 1 indique que le signal qu'il complète n'est applicable qu'à la ou les catégories d'usagers ou de véhicules dont il porte le symbole ou l'inscription. Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 1

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«Le signal n'est applicable qu'aux

– véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas la masse indiquée:



– véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas la masse indiquée et aux autobus:



– véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse la masse indiquée:



– motor-homes:



modèle 1 »

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«– véhicules automoteurs électriques et
véhicules automoteurs électriques hybrides
raccordés au point de recharge:



»

2.2. Le modèle 2 indique,

– lorsqu'il complète le signal C,18, que les emplacements marqués conformément à l'article 110 sont réservés, le cas échéant certains jours et heures, aux véhicules à l'arrêt, notamment en vue d'effectuer l'approvisionnement des commerces;
– lorsqu'il complète le signal E,27a, que l'accès à la zone piétonne n'est autorisé aux fournisseurs que certains jours et heures.

Le cas échéant, le symbole est suivi de l'inscription des jours et des heures pendant lesquels ces dispositions sont applicables.



modèle 2

2.3. Les sous-catégories du modèle 3, indiquent que le signal qu'elles complètent est applicable sur un tronçon déterminé de la voie publique.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Le modèle 3a indique la distance qui sépare le signal qu'il complète de l'endroit à partir duquel il est applicable ou de l'endroit du danger qu'il indique. Lorsqu'il complète le signal B,1 comme présignal du signal B,2a, il porte en outre l'inscription «STOP». Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 3a:



modèle 3a»

Le modèle 3b indique que le signal qu'il complète est applicable en aval du signal sur un tronçon de la longueur indiquée. Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 3b:

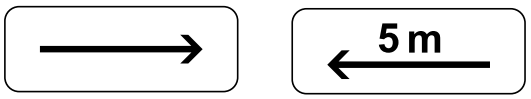


modèle 3b

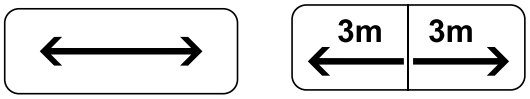
Les modèles 3c et 3d indiquent que le signal C,18 ou C,19 qu'ils complètent, est applicable, soit du ou des côtés indiqués par la ou les flèches, soit sur un tronçon de la longueur indiquée situé du ou des côtés indiqués par la ou les flèches. Le signal ainsi complété est placé parallèlement à l'axe de la chaussée.

Lorsque le panneau additionnel 3c complète un des signaux E,23 à E,23d, il indique la direction à suivre pour rejoindre un parking.

Les illustrations ci-après sont des exemples des modèles 3c et 3d:



modèle 3c

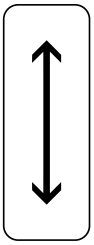


modèle 3d

Les modèles 3e et 3f indiquent que les dispositions du signal qu'ils complètent, sont applicables en amont et en aval du signal



modèle 3e

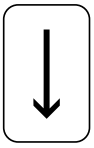


modèle 3f

Les modèles 3g et 3h indiquent que les dispositions en matière d'arrêt et de stationnement qui prévalent en amont du signal C,18 ou C,19 qu'ils complètent, cessent d'être applicables en aval du signal:



modèle 3g



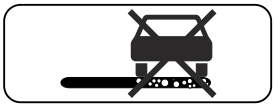
modèle 3h

Le modèle 3i, qui peut compléter un signal placé du côté droit de la chaussée, indique que le signal n'est applicable qu'à la voie de circulation la plus à droite de la chaussée:



modèle 3i

Le modèle 3j indique que le signal C,18 ou C,19 qu'il complète, est également applicable sur l'accotement:



modèle 3j

2.4. Le modèle 4 indique que le signal qu'il complète n'est applicable qu'aux jours et heures inscrits. Lorsque le panneau additionnel complète le signal C,18, l'indication des jours et heures peut être suivie de la référence à l'article 102 dans le cadre d'un chantier ou à l'article 166 dans le cadre d'une manifestation. Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 4:



modèle 4

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«2.5. Les sous-catégories du modèle 5 indiquent que le signal d'interdiction ou le signal E,14 qu'elles complètent n'est pas applicable à la ou les catégories d'usagers ou de véhicules dont le symbole ou l'inscription accompagne la mention «excepté» ou «excepté/frei».

Le modèle 5a, dont les illustrations ci-après sont des exemples, indique que le signal n'est pas applicable aux»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

				(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)
«– cycles	– cycles, tracteurs et machines automotrices	– riverains et leurs fournisseurs	– riverains et leurs fournisseurs, ainsi que tracteurs et machines automotrices	«– véhicules automoteurs électriques et véhicules automoteurs électriques hybrides raccordés au point de recharge:
				 »

modèle 5a

»

Le modèle 5b, qui peut compléter le signal C,18, indique que l'interdiction de stationnement ne vise pas les véhicules servant au transport de personnes handicapées, à condition qu'ils soient munis d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en cours de validité:



modèle 5b

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«2.6**.** Les sous-catégories du modèle 6:

Le modèle 6a, qui peut compléter les signaux D,10 et E,27a, indique que les cycles sont autorisés à circuler respectivement sur la voie réservée aux véhicules des services de transports publics et dans la zone piétonne:



modèle 6a

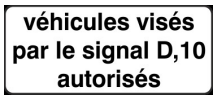
Le modèle 6aa, qui peut compléter le signal D,10, indique que les véhicules repris à l'article 107, chapitre IV., rubrique 10., alinéa 2 sont autorisés à circuler sur la voie réservée aux véhicules des services de transports publics:



modèle 6aa»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Le modèle 6ab, qui peut compléter le signal D,11, indique que les véhicules des services de transports publics et les véhicules effectuant le ramassage scolaire sont autorisés à circuler sur la voie réservée aux tramways:



modèle 6ab»

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«Le modèle 6b, qui peut compléter les signaux C,2, D,4, D,5, D,5a, D,5b, E,25a, E,26a ou E,27a, indique que les piétons âgés de 10 ans ou plus sont autorisés à utiliser sur les parties de la voie publique munies d'un de ces signaux des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer, tels que notamment les patins à roulettes, les skateboards et les inline-skates; cette autorisation vise également les enfants de moins de 10 ans dès lors qu'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins:



modèle 6b

Le modèle 6c, qui peut compléter les signaux C,1a et E,13a, ainsi que le modèle 6d, qui peut compléter le signal E,13b, indiquent que la catégorie de véhicules dont ils portent le symbole ou l'inscription est autorisée à circuler dans le sens opposé au sens unique; les illustrations ci-après sont des exemples des modèles 6c et 6d:

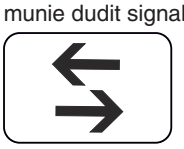


modèle 6c



modèle 6d

Le modèle 6e, qui peut compléter le signal A,12, indique que les cycles sont autorisés à circuler dans les deux sens sur la voie publique dans laquelle débouche la voie publique munie dudit signal:



modèle 6e »

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

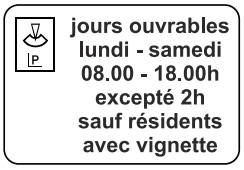
«2.7. Les sous-catégories du modèle 7 indiquent que le stationnement ou le parcage sont à durée limitée:

Le modèle 7a, qui peut compléter les signaux C,18 et E,23, et qui porte le symbole du disque de stationnement ou de parcage, indique aux conducteurs qui stationnent ou parquent leur véhicule l'obligation de se conformer aux dispositions de l'article 167bis, notamment l'obligation d'exposer le disque de stationnement ou de parcage et de respecter la durée maximale de stationnement ou de parcage autorisée. Le symbole est suivi de l'inscription de la durée maximale de stationnement ou de parcage autorisée. Il peut être suivi de l'inscription des jours et des heures pendant lesquels la limitation s'applique et de l'inscription du nombre d'emplacements visés. Lorsque des modalités particulières en matière de stationnement ou de parcage sont prévues en faveur des résidents, le symbole du disque est également suivi de l'inscription «sauf résidents avec vignette» et, le cas échéant, de l'inscription du secteur de stationnement résidentiel.

Les dispositions de l'alinéa qui précède sont applicables sans préjudice d'éventuelles dispositions particulières prévues par la réglementation communale en matière de stationnement et de parcage.

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







modèle 7a complétant le signal C,18

modèle 7a complétant le signal E,23

Le modèle 7b, qui peut compléter les signaux C,18 et E,23 à E,23d, et qui porte le symbole du parcmètre à distribution de tickets, indique aux conducteurs qui stationnent ou parquent leur véhicule l'obligation de payer une taxe de stationnement ou de parcage, d'exposer le ticket du côté intérieur du pare-brise du véhicule, de sorte que son côté recto soit lisible de l'extérieur et de respecter la durée de stationnement ou de parcage autorisée en fonction du montant payé, telle qu'indiquée par l'heure limite inscrite sur le ticket. En cas de paiement de la taxe par voie électronique sans émission de ticket, le stationnement ou le parcage est autorisé pour la durée sollicitée par l'usager, dans la limite de la durée maximale autorisée et à condition, le cas échéant, qu'une vignette de paiement électronique définie par un règlement communal soit exposée du côté intérieur du pare-brise du véhicule de sorte à être lisible de l'extérieur. Le symbole est suivi de l'inscription de la durée maximale de stationnement ou de parcage autorisée. Il peut être suivi de l'inscription des jours et des heures pendant lesquels la limitation s'applique (...) et de l'inscription du nombre d'emplacements visés. Lorsque des modalités particulières en matière de stationnement ou de parcage sont prévues en faveur des résidents, le symbole du disque est également suivi de l'inscription «sauf résidents avec vignette» et, le cas échéant, de l'inscription du secteur de stationnement résidentiel.

Les dispositions de l'alinéa qui précède sont applicables sans préjudice d'éventuelles dispositions particulières prévues par la réglementation communale en matière de stationnement et de parcage.

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





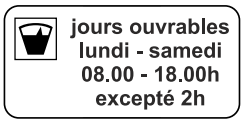


modèle 7b complétant le signal C,18

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

Le modèle 7c, qui peut compléter les signaux C,18 et E,23, et qui porte le symbole du parcmètre à minuterie, indique aux conducteurs qui stationnent ou parquent leur véhicule l'obligation de payer une taxe de stationnement ou de parcage et de respecter la durée de stationnement ou de parcage autorisée en fonction du montant payé, telle qu'indiquée par l'index du parcmètre à minuterie. En cas de paiement de la taxe par voie électronique sans émission de ticket, le stationnement ou le parcage est autorisé pour la durée sollicitée par l'usager, dans la limite de la durée maximale autorisée et à condition, le cas échéant, qu'une vignette de paiement électronique définie par un règlement communal soit exposée du côté intérieur du pare-brise du véhicule de sorte à être lisible de l'extérieur. Le symbole est suivi de l'inscription de la durée maximale de stationnement ou de parcage autorisée. Il peut être suivi de l'inscription des jours et des heures pendant lesquels la limitation s'applique (...) et de l'inscription du nombre d'emplacements visés. Lorsque des modalités particulières en matière de stationnement ou de parcage sont prévues en faveur des résidents, le symbole du disque est également suivi de l'inscription «sauf résidents avec vignette» et, le cas échéant, de l'inscription du secteur de stationnement résidentiel.

Les dispositions de l'alinéa qui précède sont applicables sans préjudice d'éventuelles dispositions particulières prévues par la réglementation communale en matière de stationnement et de parcage. Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 7c:

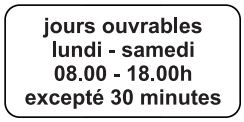


modèle 7c complétant le signal C,18



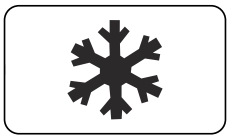
modèle 7c complétant le signal E,23

Le modèle 7d, qui peut compléter le signal C,18 et qui porte l'inscription d'une durée précédée de la mention «excepté» ainsi que, le cas échéant, l'inscription de jours et d'heures, indique que le stationnement est limité à la durée indiquée, le cas échéant aux jours et heures indiqués. L'illustration ci-après est un exemple du modèle 7d:



modèle 7d»

2.8. Le modèle 8, qui peut compléter le signal A,8, indique qu'il y a risque de formation inattendue de verglas:



modèle 8 »

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«2.9. Le modèle 9, qui peut compléter le signal E,19, indique que l'arrêt d'autobus est desservi par des véhicules servant au ramassage scolaire:



modèle 9 »

Art. 108.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«1. Les signaux routiers sont placés en dehors de la chaussée, du côté droit de celle-ci dans le sens de la circulation. Ils peuvent être répétés du côté gauche de la chaussée ou au-dessus de celle-ci pour renforcer leur visibilité, sans préjudice de la lettre f) ci-après. Toutefois,

a) les signaux D,4a, D,5c, D,5aa, D,5ba, D,6a, D,8 et D,9a, E,9b, E,9ba, E,25b, E,26b et E,27b, F,14b et F,18b, H,2, H,4a, H,4b et H,4c peuvent être placés au revers respectivement des signaux D,4, D,5, D,5a, D,5b, D,6, D,7 et D,9, E,9a, E,9aa, E,25a, E,26a et E,27a, F,14a et F,18a, H,1, H,3a, H,3b et H,3c;

b) les signaux C,17a, C,17b, C,17c et C,17d peuvent être placés au revers des signaux d'interdiction ou de restriction qui s'adressent à la circulation en sens inverse;

c) les signaux C,18 à C,20b, E,23 à E,23d, E,24b, E,24c et F,15 sont placés du ou des côtés adéquats de la chaussée;

d) le signal E,24a est placé dans l'axe de la chaussée ou de la voie de circulation;

e) les signaux B,7a, B,7b, D,2, D,3, E,19 et E,20 sont placés conformément aux dispositions de l'article 107;

f) les signaux B,1 et B,2a ainsi que le signal B,1 complété en tant que présignal de ces signaux par un panneau additionnel du modèle 3a doivent être répétés du côté gauche d'une chaussée à sens unique munie de plus d'une voie de circulation.

Dans le cadre d'un chantier, les signaux colorés lumineux, les signaux A,15, A,21, C,2 et C,2a complétés par les signaux E,24aa ou E,24ba ou par une barrière de protection ainsi que les signaux E,22a, E,22aa, E,24aa, E,24ba, E,24ca et E,24d peuvent être placés sur la chaussée même, dans le sens de la circulation, conformément aux dispositions des articles 102 et 102ter.

Hormis les signaux C,18 à C,20b et E,23 à E,23d, les signaux dont la mise en place répond aux dispositions qui précèdent, sont applicables aux usagers auxquels ils s'adressent sur toute la largeur de la voie publique ouverte à la circulation. Toutefois, un signal peut ne s'appliquer qu'à une ou plusieurs voies de la chaussée, conformément aux dispositions de l'article 107, chapitres VII. et IX.»

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«2. Sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1. concernant les chantiers, les signaux sont placés de manière à ne pas gêner la circulation des véhicules sur la chaussée et de manière à être visibles des usagers à tout moment. Sans préjudice des dispositions de l'article 101, les signaux qui sont implantés sur les trottoirs et les accotements doivent être placés de manière à gêner le moins possible les usagers autorisés à y circuler.

En dehors des agglomérations, la distance entre l'extrémité du signal située du côté de la chaussée et l'aplomb du bord de la chaussée ne peut être inférieure à 0,50m. La distance entre l'axe des signaux et l'aplomb du bord de la chaussée ne peut être supérieure à 2m, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent.

Dans les agglomérations, la distance entre l'extrémité du signal située du côté de la chaussée et l'aplomb du bord de la chaussée ne peut être inférieure à 0,50m, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent.

Sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons, la distance entre l'extrémité du signal située du côté de la voie et l'aplomb du bord de la voie ne peut être inférieure à 0,50m, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent. Lorsque celle-ci est inférieure à 0,50m, la distance entre le bord inférieur du signal ou du panneau additionnel le plus bas et le niveau le plus haut de l'accotement doit être d'au moins 2m. Par dérogation aux dispositions du premier alinéa sous 1., les signaux du présent alinéa peuvent dans des cas exceptionnels être placés au-dessus de l'assise carrossable; dans ce cas, la distance entre le bord inférieur du signal ou du panneau additionnel le plus bas et le niveau le plus haut du revêtement carrossable doit être d'au moins 2,50m.»

Art. 109.

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«1. Les signaux colorés lumineux dont il est fait usage pour régler la circulation, se présentent sous forme de figures géométriques, de flèches, de symboles ou d'inscriptions. Les signaux colorés lumineux du système tricolore se composent des feux rouge, orange et vert, ceux du système bicolore se composent soit des feux rouge et vert, soit des feux rouge et orange et ceux du système unicolore se composent du feu rouge:

- le feu rouge indique l'arrêt obligatoire; dans le système unicolore rouge, le feu est dédoublé, les deux feux étant employés simultanément;
- le feu vert indique le passage libre;
- le feu orange indique un changement imminent du sens de la circulation et comporte l'interdiction de franchir le signal. Cette interdiction ne s'applique pas aux conducteurs qui, au moment où ce signal apparaît, s'en trouvent si près qu'ils ne peuvent plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes. Le feu orange oblige en outre les usagers engagés dans une intersection à la dégager. Dans le système bicolore rouge et vert, le feu orange est remplacé par l'emploi simultané des feux rouge et vert.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Lorsque les signaux colorés lumineux se présentent sous forme de flèches, la flèche rouge indique l'interdiction de franchir le signal et la flèche verte l'autorisation de le franchir, selon l'orientation de la flèche ou des flèches affichées. Une flèche rouge horizontale orientée vers la droite, placée à droite du feu rouge, ou une flèche rouge horizontale orientée vers la gauche, placée à gauche du feu rouge, comportent, si elles sont affichées simultanément avec le feu vert, l'interdiction de franchir le signal vert pour tourner à droite ou à gauche selon l'orientation de la flèche. Une flèche verte horizontale orientée vers la droite, placée à droite du feu vert, ou une flèche verte horizontale orientée vers la gauche, placée à gauche du feu vert, comportent, si elles sont affichées simultanément avec le signal rouge, l'autorisation de franchir le signal rouge pour tourner à droite ou à gauche selon l'orientation de la flèche.

Les signaux colorés lumineux sont placés soit verticalement, avec le feu rouge en haut, soit horizontalement, avec le feu rouge à gauche. Dans le système tricolore, le feu orange est placé entre les feux rouge et vert.

Les signaux colorés lumineux sont placés du côté droit de la chaussée dans le sens de la circulation; ils peuvent être répétés du côté gauche. Dans ces cas, le bord inférieur le plus bas du signal doit se trouver à 2 mètres au moins et à 3,50 mètres au plus de la voie publique. Les signaux colorés lumineux peuvent également être répétés au-dessus de la chaussée, ou, à titre exceptionnel, être placés au-dessus de la chaussée. Dans ces cas, le bord inférieur le plus bas du signal doit se trouver à 4,50 mètres au moins de la chaussée.

Lorsque la chaussée comporte dans le même sens plusieurs voies de circulation, les signaux colorés lumineux peuvent être placés au-dessus de ces voies. Ils s'appliquent aux seules voies au-dessus desquelles ils sont placés. Le feu rouge indique l'arrêt obligatoire ou l'interdiction d'emprunter la voie qui en est pourvue. Le feu vert indique le passage libre ou l'autorisation d'emprunter la voie qui en est pourvue. Ces signaux colorés lumineux peuvent également se présenter soit sous forme de flèches avec la signification que leur confère le deuxième alinéa, soit sous les formes et avec les significations suivantes:

– le rouge, sous la forme de deux barres inclinées croisées, indique l'interdiction d'emprunter la voie qui en est pourvue et l'obligation de la quitter en amont du signal;
– le vert, sous la forme d'une flèche verticale dirigée vers le bas, comporte l'autorisation d'emprunter la voie qui en est pourvue;
– l'orange clignotant, sous la forme d'une flèche oblique dirigée vers le bas, soit vers la gauche, soit vers la droite, soit vers les deux côtés, indique l'approche d'un endroit à partir duquel s'applique l'interdiction d'emprunter la voie qui en est pourvue, et comporte l'obligation de quitter cette voie dans le ou les sens indiqués par la flèche; son emploi est facultatif.

2. Le feu orange clignotant, qui peut se présenter également sous la forme d'une flèche, indique la prudence.

Aux passages pour piétons, les feux sont éteints pour les piétons, lorsque le feu orange clignotant est affiché à l'intention des conducteurs de véhicules et d'animaux.

3. Un feu rouge clignotant ou deux feux rouges clignotant alternativement à proximité immédiate d'un passage à niveau indiquent l'approche d'un véhicule sur rails ainsi que, dans le cas des passages à niveau avec barrières ou demi-barrières, l'imminence de la fermeture des barrières ou demi-barrières; ces feux peuvent être complétés par un signal sonore.

Le ou les feux rouges clignotants indiquent l'interdiction pour les usagers de s'engager sur le passage à niveau.

Les feux rouges sont placés du côté droit de la chaussée dans le sens de la circulation; ils peuvent être répétés du côté gauche; à titre exceptionnel, ils peuvent être placés au milieu de la chaussée. Selon la disposition des voies d'accès aux passages à niveau, les signaux peuvent se présenter sous forme de flèches.

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

– la barre horizontale indique l'arrêt obligatoire;»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«– la barre verticale ou la barre oblique, qui monte vers la gauche ou vers la droite selon la direction ouverte, indique le passage libre; l'obligation pour le conducteur d'autobus ou de tramway de céder, dans cette hypothèse, la priorité aux autres usagers, sans obligation d'arrêt, est indiquée sous forme de triangle dont la pointe est dirigée vers le bas;»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«– le disque indique le changement imminent de la priorité; il comporte l'interdiction de franchir le signal, à moins que le conducteur ne s'en trouve si près qu'il ne peut plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes, ainsi que l'obligation de dégager l'intersection.

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

5. Les signaux colorés lumineux et les signaux lumineux blancs ou jaune clair priment les signaux de priorité, le cas échéant en place. En cas de non fonctionnement desdits signaux lumineux ou en cas de feux éteints, les règles générales en matière de priorité, ou, le cas échéant, les signaux de priorité en place s'appliquent.

Lorsque les supports qui portent les signaux colorés lumineux sont peints, la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches.»

Art. 110.

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«(1) Le marquage sur la voie publique comporte des marques de couleur blanche ou jaune, sans préjudice du paragraphe 4.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

««(2)»[1] Les marques de couleur blanche comprennent:

a) Les lignes de sécurité: lignes longitudinales continues, qui interdisent le dépassement, sans préjudice des dispositions de l'article 126, ou le passage d'une voie de circulation à une autre, ou qui délimitent les deux sens de circulation sur les chaussées ayant deux ou plus de deux voies dans chaque sens. Il est interdit de franchir ou de chevaucher une ligne de sécurité, sauf en cas de contournement conformément aux dispositions de l'article 127.

b) Les lignes guides: lignes longitudinales discontinues, qui guident et facilitent la circulation sur les voies d'une chaussée ou qui annoncent l'approche d'une ligne de sécurité; les lignes constituées par des clous ou des dispositifs réfléchissants sont assimilées aux lignes guides. Ces lignes peuvent être franchies, à condition qu'il soit tenu compte des exigences de la sécurité de la circulation.

   Lorsqu'une ligne de sécurité et une ligne guide sont juxtaposées, les conducteurs ne doivent tenir compte que de la ligne qui se trouve de leur côté.

c) Les lignes continues ou discontinues, qui délimitent les bords de la chaussée pour les rendre mieux visibles, appelées encore lignes de rive; elles peuvent être franchies.

d) Les lignes continues, qui délimitent les bandes ou emplacements de stationnement que doivent occuper les véhicules en stationnement; elles peuvent être franchies. La ligne continue peut être remplacée par les amorces de cette ligne, lorsque la bande de stationnement est divisée en emplacements de stationnement.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«e) Les lignes continues, qui délimitent les voies cyclables obligatoires ou qui séparent la voie cyclable et le chemin pour piétons sur un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons indiqué par le signal D,5a.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 7 février 2013.

f) Les lignes discontinues, qui délimitent les voies cyclables suggestives.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«g) Les lignes discontinues, qui délimitent les voies réservées aux véhicules des services de transports publics.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«h) Les lignes ou marques en dents de scie, transversales ou à angle aigu à l'axe de la chaussée, qui indiquent aux conducteurs la ligne à ne pas franchir lorsqu'ils doivent céder le passage aux véhicules qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dont ils s'approchent.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«i)» Les lignes ou marques transversales ou à angle aigu à l'axe de la chaussée, qui sont employées comme indication d'arrêt.

(Règl. g.-d. du 6 mai 2010)

«j) Les passages pour piétons; ils comportent un marquage transversal ou oblique à l'axe de la chaussée, qui est constitué de bandes orientées parallèlement à cet axe. L'aplomb des passages pour piétons doit être indiqué par le signal E,11a, conformément à l'article 107.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«k) Les gués pour cyclistes; ils comportent un marquage transversal ou oblique à l'axe de la chaussée, qui est constitué d'une surface délimitée par deux lignes discontinues constituées de marques carrées, ou, dans le cas d'un gué oblique, de parallélogrammes orientés parallèlement à l'axe de la chaussée; la surface délimitée est peinte en rouge ou non peinte en agglomération et non peinte hors agglomération.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«l) Les passages pour piétons et cyclistes: ils comportent le marquage d'un passage pour piétons et d'un passage pour cyclistes juxtaposés; l'aplomb des passages pour piétons et cyclistes doit être indiqué par le signal E,11b, conformément à l'article 107.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«m) Les emplacements réservés aux véhicules à l'arrêt, en vue notamment d'effectuer l'approvisionnement des commerces ainsi qu'aux véhicules utilisés en vue d'assurer des soins médicaux dans le cadre du règlement grand-ducal du 16 avril 2003 concernant l'usage du signe distinctif «médecin en service», sont indiqués par des marques transversales à l'axe de la chaussée complétées par des lignes diagonales croisées et sont délimités du côté de la voie de circulation par l'inscription longitudinale «LIVRAISONS»; le signal C,18 complété par un panneau additionnel du modèle 2 peut limiter les dispositions qui précèdent à certains jours et heures.

n) Les lignes en zigzag sur le côté de la chaussée; elles indiquent qu'il est interdit de stationner sur la longueur de ces lignes du côté concerné de la chaussée; à la hauteur des arrêts d'autobus, la ligne en zigzag peut être remplacée par les amorces de cette ligne, à condition que le marquage soit complété par l'inscription longitudinale «BUS».

o) Les surfaces de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue ou discontinue; elles indiquent qu'il est interdit de circuler sur cette partie de la chaussée, d'y stationner ou de s'y arrêter; une ligne discontinue indique que la surface peut être traversée en cet endroit.

p) Les surfaces délimitées par des lignes continues formant rectangle et munies de lignes diagonales croisées, qui indiquent aux conducteurs qu'il leur est interdit d'entrer sur cette surface, lorsque la fluidité de la circulation en aval de la surface ainsi marquée provoque une file de véhicules et risque d'obliger le conducteur à immobiliser son véhicule sur cette surface; ces surfaces sont encore appelées enveloppes.»

«q)»[1] Les flèches marquées sur les voies de circulation d'une chaussée; elles indiquent que les conducteurs doivent suivre la ou les directions indiquées sur la voie dans laquelle ils circulent. Les flèches marquées sur les voies de circulation des parkings indiquent la ou les directions à suivre obligatoirement.

«r)»[1] Les autres lignes ou marques, qui indiquent des sens giratoires et des obstacles sur la chaussée ou à proximité de celle-ci, qui répètent les indications données par des signaux routiers ou qui donnent aux usagers des indications qui ne peuvent pas être données de façon appropriée par des signaux routiers ou des signaux colorés lumineux.

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«s) Les gués pour piétons; ils comportent un marquage transversal ou oblique à l'axe de la chaussée, qui est constitué d'une surface délimitée par deux lignes discontinues constituées de marques rectangulaires, ou, dans le cas d'un passage oblique, de parallélogrammes orientés parallèlement à l'axe de la chaussée; la surface délimitée est non peinte. Lorsqu'un gué pour piétons jouxte un gué pour cyclistes, la ligne discontinue du gué pour piétons située du côté du gué pour cyclistes est supprimée.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«Les dispositions concernant les marques sous a), h), i), o) et p) ne sont pas applicables aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.»

«(3)»[1] Les marques de couleur jaune comprennent:

a) Les lignes continues sur les bordures d'un trottoir ou d'une chaussée, qui interdisent le stationnement du côté concerné de la chaussée sur la longueur de ces lignes.

b) Les marques qui indiquent une modification des marques blanches sur la chaussée, notamment en présence d'un chantier; ces marques priment celles de couleur blanche.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«Dans la mesure où elles visent les marques sous a), h), i), o) et p) «du paragraphe (2)»[2], les marques sous b) du présent paragraphe ne sont pas applicables aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.»

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«(4) Un marquage lumineux horizontal de couleur rouge formant une ligne transversale à l'axe de la chaussée peut compléter le ou les feux rouges aux entrées des tunnels signalés comme tels. Le même marquage lumineux peut être mis en place sur les bretelles de sortie des autoroutes dans le sens contraire de la circulation pour indiquer, le cas échéant, à un usager qu'il s'est engagé ou qu'il s'engage dans le sens de l'accès interdit sur la bretelle de sortie.»

Art. 111.

(Règl. g.-d. du 5 juin 1984)

«1. Les signaux d'indication de direction et les signaux de localisation sont posés et conservés sur la voirie de l'Etat par l'Administration des Ponts et Chaussées et sur la voirie communale par les administrations communales compétentes.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 102, les autres signaux d'indication sans effet obligatoire pour les usagers de la route et les signaux d'avertissement de danger sont posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées à l'extérieur des agglomérations et exception faite pour la voirie communale.

Sur la voirie communale ainsi qu'à l'intérieur des agglomérations ces signaux sont posés et conservés par les administrations communales compétentes. Toutefois, si celles-ci restent en défaut de le faire sur la voirie de l'Etat, l'administration des Ponts et Chaussées peut, après due information des autorités communales et aux frais de la commune suppléer à leur carence.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«3. Les signaux qui indiquent des prescriptions édictées par un règlement grand-ducal en vertu de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou par un règlement ministériel en vertu de l'article 100 du présent arrêté sont posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées.

Les signaux qui indiquent des prescriptions édictées par les autorités communales compétentes en vertu de l'article 5 précité sont posés et conservés par les administrations communales compétentes.»

(Règl. g.-d. du 27 septembre 1996)

«4. Les conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur une des routes énumérées ci-après, bénéficient de la priorité de passage dans la traversée des croisements, bifurcations ou jonctions successifs formés par ces routes et des voies publiques qui y aboutissent ou qui les croisent:

a) N 1: Luxembourg - Wasserbillig;

b) N 2: Luxembourg - Remich;

c) N 3: Luxembourg - Frisange;

d) N 5: Luxembourg - Rodange;

e) N 6: Luxembourg - Steinfort;

f) N 7: Luxembourg - Diekirch - Schmiede;

g) N 10: Schengen - Wasserbillig - Echternach - Wallendorf - Vianden - Marbourg;

h) N 11: Luxembourg - Echternach;

i) N 12: Luxembourg - Saeul - Wiltz - Wemperhardt;

j) N 13: Windhof - Bettembourg - Frisange - Bous;

k) N 14: Diekirch - Larochette - Graulinster - Weckergrund;

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 7 février 2013.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 7 février 2013.

l) N 15: Ettelbruck - poteau de Doncols - frontière belge;

m) N 31: Livange - Bettembourg - Dudelange - Esch-sur-Alzette - Differdange - Biff - Pétange - frontière belge.

(Règl. g.-d. du 2 novembre 2002)

«n) N32: liaison entre le CR110 et le CR174;

o) N34: Helfenterbruck – giratoire Tossebierg;

p) N35: Bertrange – giratoire de Bertrange-Nord;

q) CR181: giratoire Biergerkräiz – échangeur Bridel.»

Aux endroits où les routes nationales se croisent ou suivent un parcours commun, la priorité est attribuée en fonction de l'ordre numérique des routes, sauf pour ce qui est de la N15 qui a la priorité à son point d'intersection avec la N12, et de la N31 qui est de façon générale prioritaire à toutes ses intersections avec d'autres routes nationales.

A l'extérieur des agglomérations les signaux de priorité et d'avertissement de danger destinés à indiquer les règles de priorité ci-avant, sont posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées.

A l'intérieur des agglomérations ces signaux sont posés et conservés par les administrations communales compétentes. Si celles-ci restent en défaut, l'administration des Ponts et Chaussées suppléera à leur carence après due information des autorités communales et aux frais de la Commune.

Il peut être dérogé au caractère prioritaire des routes énumérées, si la configuration des lieux et la sécurité des usagers le justifient, et que l'intersection est située en agglomération ou que, située hors agglomération, cette intersection est aménagée en sens giratoire comportant un terre-plein au centre de l'anneau carrossable.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«5. Les voies publiques suivantes sont considérées comme autoroutes et signalées comme telles:

– A1, de la croix de Gasperich jusqu'au point-frontière de Wasserbillig-Mesenich;
– A3, de Luxembourg-Sud jusqu'au point-frontière de Dudelange-Zoufftgen;
– A4, de Luxembourg jusqu'à Esch-sur-Alzette;
– A6, de la croix de Gasperich jusqu'au point-frontière de Kleinbettingen-Sterpenich;

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«– A7, de la jonction de Grünewald jusqu'à l'échangeur de Schieren;»
– A13, du giratoire Biff jusqu'au point-frontière de Schengen-Perl.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Les voies publiques suivantes sont considérées comme routes pour véhicules automoteurs et signalées comme telles:

– B3, du giratoire Gluck jusqu'au CR224;
– B7, de l'échangeur de Schieren jusqu'à la N27A.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«6. Aux passages à niveau, les feux lumineux et les signaux sont posés et conservés par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sous réserve d'approbation par le ministre ayant les Transports dans ses attributions; ne sont pas visés par cette disposition les signaux A,25, A,26, A,27a à A,27c, B,2a, C,13aa et C,13ba qui sont posés et conservés par l'Administration des ponts et chaussées sur la voirie de l'Etat et par les autorités communales sur la voirie communale.»

7. Sauf ce qui est disposé aux paragraphes 2, alinéa 2, et 4, alinéa 3, les frais relatifs à la pose et à la conservation des signaux sont à charge de l'Etat, si ceux-ci sont posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées; et ils sont à charge de la commune concernée, si les signaux sont posés et conservés par l'administration communale.

Les frais relatifs à la pose et à la conservation des signaux et feux protégeant les passages à niveau sont à charge de la société nationale des C.F.L. à l'exception des frais relatifs aux signaux posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées.»

Art. 112.

(Règl. g.-d. du 24 avril 1962)

«Les usagers doivent se conformer aux signaux routiers, aux «signaux colorés lumineux»[1], aux marques sur la chaussée ainsi qu'aux dispositifs employés pour signaler un obstacle à la circulation, prévus au chapitre V du présent arrêté.»

Art. 113.

Les signaux mentionnés dans le présent arrêté et ceux qui seront créés dans la suite, resteront réservés exclusivement à la signalisation routière. Il est défendu d'y apposer des réclames ou signes quelconques.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

Il est défendu aux particuliers, non autorisés par l'autorité compétente, de placer à proximité de la voie publique des signaux ayant trait à la circulation routière.

Il est défendu de placer des signaux ou panneaux qui, par leurs formes, couleurs ou dimensions, peuvent être confondus avec ceux de la signalisation routière ou d'installer à proximité des signaux réglementaires des panneaux ou sources lumineuses, qui peuvent nuire à leur visibilité et à leur efficacité.

(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)

«Les panneaux de signalisation doivent être maintenus dans un état de propreté assurant à tout moment une lisibilité satisfaisante des signaux.»

Art. 114.

L'endommagement par manque de prévoyance ou par maladresse des signaux routiers installés par l'autorité compétente ou avec son autorisation, est passible des peines prévues au présent arrêté.

V^e^ section. – Des injonctions aux usagers

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«**Art. 115.**

1. Les usagers doivent s'arrêter à toute réquisition

a) des agents chargés du contrôle de la circulation,

(…) *(Abrogé par le Règl. g.-d. du 22 mai 2015)*

«b)»[1] *(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)* «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, soit qui agissent dans le cadre des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les services de taxis, lorsque ces agents portent les insignes de leur fonction; ces insignes doivent être visibles sans confusion possible de jour comme de nuit.»

(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)

«2. Les usagers doivent obtempérer aux injonctions suivantes des agents énumérés au paragraphe 1. sous a):»

a) Le bras levé verticalement signifie:

«Arrêt pour tous les usagers, sauf pour ceux qui se trouvent à l'intérieur d'une intersection, lesquels doivent évacuer celle-ci».

b) Le ou les bras tendus horizontalement signifient:

«Arrêt pour tous les usagers qui viennent d'une direction coupant celle indiquée par le ou les bras tendus».

c) Le bras gauche tendu horizontalement, le bras droit étant plié en équerre signifie:

«Mise en marche de la circulation dans le sens ouvert».

d) Le balancement horizontal du bras signifie:

«Accélérez l'allure».

e) Le mouvement de haut en bas de la main signifie:

«Ralentissez».

f) Les coups de sifflet répétés signalent l'infraction à une prescription réglementaire et signifient:

«Arrêt obligatoire».

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

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

Les usagers de la route doivent obtempérer aux injonctions sous a), f) et g) ci-avant des agents de l'Administration des douanes et accises opérant dans le cadre de leurs compétences mentionnées au paragraphe 1., le disque employé portant l'inscription «Halte Douane».

Sont à considérer en outre comme injonctions, les ordres verbaux donnés par les agents (…)[2] énumérés au paragraphe 1., ainsi que l'affichage sur les véhicules utilisés dans le cadre des missions du paragraphe 1. qui invite le conducteur à suivre lesdits véhicules.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 22 mai 2015.
2 Abrogé par le règlement grand-ducal du 22 mai 2015.

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

Art. 116.

(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)

«Tout conducteur d'un véhicule immobilisé, arrêté, stationnant ou parqué en contravention au présent arrêté et aux règlements communaux, est tenu de le déplacer sur première réquisition d'un agent chargé du contrôle de la circulation.

Les conducteurs doivent obtempérer aux ordres verbaux y relatifs des agents.»

Chapitre VI.- Circulation proprement dite

Ire section. – De l'entrée en circulation

Art. 117.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Tout usager qui s'engage sur la voie publique ou passe d'une partie de la voie publique à une autre, doit prendre toutes précautions utiles pour ne pas gêner sans nécessité ou ne pas mettre en danger les autres usagers et pour éviter tout accident.»

IIe section. – Du sens de la circulation

Art. 118.

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«1. Sur toutes les voies publiques les conducteurs sont tenus par les obligations suivantes, sauf ce qui est prescrit aux articles 110, 119 à 130 et 160.

a) Les conducteurs doivent circuler, en marche normale, près du bord droit de la chaussée autant que le leur permet l'état ou le profil de celle-ci.

   Toutefois, si la densité de la circulation le justifie, les conducteurs de véhicules peuvent circuler en files parallèles
   - sur les chaussées à double voie de circulation dans le même sens;
   - sur les chaussées à sens unique divisées en voies de circulation;
   - sur les tronçons de chaussées spécialement signalés à cet effet;
   - sur injonction des agents chargés du contrôle de la circulation.

   De plus, l'obligation de circuler près du bord droit de la chaussée n'est pas applicable, lorsqu'au moins deux voies parallèles sont réservées à la circulation dans le même sens. Les conducteurs de véhicules peuvent emprunter la voie qui convient le mieux à leur destination.

   Le conducteur qui veut changer de file ou de voie ne doit exécuter la manœuvre que s'il n'entrave pas la marche normale des autres conducteurs et ne cause pas de danger pour les autres usagers.

b) Les conducteurs doivent passer soit à droite, soit à gauche des refuges, bornes et autres dispositifs établis sur la chaussée, à l'exception des cas:
   - où le signal D,2 (contournement obligatoire) impose le passage sur l'un des côtés du refuge, de la borne ou du dispositif;
   - où le refuge, la borne ou le dispositif est placé dans l'axe d'une chaussée à double sens de circulation. Dans ce cas, le conducteur doit laisser le refuge, la borne ou le dispositif à sa gauche.

   Toutefois, lorsque la voie publique comporte deux ou trois chaussées nettement séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation telle qu'un terre-plein, une barrière, des arbres, des arbustes ou une différence de niveau, les conducteurs ne doivent emprunter la chaussée de gauche par rapport au sens de leur marche, sauf réglementation spéciale.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«2. Pour autant que le service l'exige, et sous réserve des dispositions de l'alinéa suivant, les conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39 peuvent emprunter le milieu ou le côté gauche de la chaussée et ne sont pas tenus, sur les voies publiques autres que les autoroutes, d'observer les interdictions, restrictions et obligations indiquées par les signaux routiers et les marques sur la chaussée en relation avec le sens de la circulation. Dans les mêmes conditions, et hormis le cas du dépassement d'un autre véhicule, ces conducteurs peuvent emprunter les parties de la voie publique réservées à la circulation à contresens.

Lorsque ces conducteurs empruntent le milieu ou le côté gauche de la chaussée, ils doivent signaler leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44. Lorsqu'ils empruntent les

parties de la voie publique réservées à la circulation à contresens ils doivent signaler leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44.»

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«3. Les conducteurs des véhicules suivants peuvent emprunter le milieu de la chaussée, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils signalent leur véhicule au moyen de feux jaunes clignotants, conformément à l'article 131bis et qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation:

– les véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement, le salage ou le déblaiement de la voie publique;
– les véhicules assurant la signalisation d'un accident ou d'un obstacle sur la voie publique, lorsqu'ils se rendent sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle;
– les véhicules assurant le dégagement de la voie publique en cas d'accident ou en présence d'un obstacle sur la voie publique, notamment les dépanneuses, lorsqu'ils se rendent sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle.»

Art. 119.

(Arrêté g.-d. du 27 décembre 1957)

«Si la chaussée se compose de trois voies de circulation, les usagers ne peuvent, sauf signalisation contraire et sauf ce qui est prescrit à l'art. 123, alinéa 1er, emprunter la voie du milieu que pour effectuer un dépassement ou un contournement. *(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)* «Cette disposition ne s'applique pas aux conducteurs de tramway.»

(Arrêté g.-d. du 27 décembre 1957)

«A l'extérieur des agglomérations, les véhicules spéciaux de l'Armée peuvent suivre le milieu de la chaussée, sauf s'il y a trois voies de circulation et dans les cas énumérés à l'article suivant.»

Art. 120.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 1963)

«Les usagers, sauf ce qui est prescrit pour les piétons à l'art. 162 ci-dessous, doivent serrer la droite de la chaussée:

1° aux croisements, bifurcations et jonctions, sauf ce qui est prescrit à l'art. 122, alinéa 2, à l'art. 126 sub 2° en cas de dépassement et sauf s'il y a plus de deux voies de circulation;
2° dans les virages, à l'approche du sommet d'une côte ainsi que sur les passages à niveau et à leur approche, sauf dans le cas où le dépassement est autorisé conformément aux prescriptions de l'art. 126;
3° lorsqu'ils sont croisés ou dépassés.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.»

Art. 121.

Tout véhicule doit être maintenu à une distance suffisante du bord de la chaussée de manière à n'occasionner ni gêne ni dommage aux personnes, animaux ou objets au delà de la chaussée.

IIIe section. – Du changement de direction

Art. 122.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 1963)

«Les conducteurs de véhicules qui ont l'intention d'effectuer un changement de direction vers la droite doivent serrer le plus près possible le bord droit de la chaussée et virer à droite aussi court que possible.

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«Les conducteurs de véhicules qui ont l'intention d'effectuer un changement de direction vers la gauche doivent se rapprocher le plus près possible de l'axe de la chaussée sans cependant dépasser cet axe, à moins qu'il n'y ait trois voies de circulation ou du bord gauche de la chaussée s'il s'agit d'une chaussée à sens unique et virer à gauche sans gêner la circulation venant en sens inverse. En s'engageant sur une chaussée adjacente, ils doivent exécuter la manœuvre aussi largement que possible de manière à aborder celle-ci par la droite. Toutefois, en s'engageant dans une chaussée où la circulation se fait en files parallèles conformément aux prescriptions de l'article 118 ci-dessus, ils peuvent effectuer la manœuvre sans serrer l'extrême droite de cette chaussée.»

Les dispositions qui précèdent sont également applicables lorsque les conducteurs veulent quitter la chaussée pour entrer dans une propriété riveraine de la voie publique ou mettre leur véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur le côté gauche de la voie publique.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.»

Art. 123.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«En effectuant un changement de direction, les conducteurs de véhicules doivent se conformer aux dispositions de l'article 121.»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Aux intersections où la circulation est réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs qui effectuent un changement de direction ne doivent pas gêner la circulation venant en sens inverse, ni celle des autres usagers qui continuent en ligne droite sur la chaussée que ces conducteurs s'apprêtent à quitter. De plus, sur la chaussée dans laquelle ils vont s'engager, ils ne doivent ni gêner ou entraver la marche des piétons qui, pendant le temps où la circulation est ouverte dans le sens de leur marche, marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent pendant ce temps, ou qui achèvent la traversée commencée pendant ce temps, ni gêner ou entraver la circulation des cyclistes qui marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent sur un passage pour piétons et cyclistes.

Aux intersections où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs qui effectuent un changement de direction ne doivent pas gêner la circulation venant en sens inverse, ni celle des autres usagers qui continuent en ligne droite sur la chaussée que ces conducteurs s'apprêtent à quitter. De plus, sur la chaussée dans laquelle ils vont s'engager, ils ne doivent ni gêner ou entraver la marche des piétons qui marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent, ni gêner ou entraver la circulation des cyclistes qui marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent sur un passage pour piétons et cyclistes.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Les dispositions qui précèdent sont également applicables aux conducteurs qui veulent mettre leur véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur le côté gauche de la chaussée ou qui quittent la chaussée pour parquer leur véhicule sur un emplacement de parcage ou pour entrer sur une propriété riveraine de la voie publique.

Tout conducteur engagé dans une intersection où la circulation est réglée par un agent chargé du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, est autorisé à dégager l'intersection sans avoir à attendre que la circulation soit ouverte dans le sens où il va s'engager, à condition de ne pas gêner les conducteurs et les piétons qui circulent dans le sens où la circulation est ouverte.»

IVe section. – Du croisement, du dépassement et du contournement

A. – *Croisement*

Art. 124.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 1963)

«Le croisement doit se faire à droite.

En cas de croisement, tout conducteur doit serrer la droite de la chaussée de façon à laisser une distance latérale suffisante entre son véhicule et l'usager qu'il va croiser. S'il ne peut le faire à cause d'un obstacle ou de la présence d'autres usagers, il doit ralentir ou s'arrêter pour laisser passer l'usager venant en sens inverse.

Lorsque deux véhicules venant en sens inverse obliquent tous les deux à gauche au même carrefour, ils doivent se croiser à gauche.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.»

B. – *Dépassement et contournement*

Art. 125.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 1963)

«Le dépassement doit se faire à gauche. Toutefois, il doit se faire à droite, lorsque le conducteur à dépasser a indiqué son intention d'effectuer un changement de direction vers la gauche et s'est porté vers l'axe de la chaussée ou, dans une chaussée à sens unique, à gauche de celle-ci, en vue d'effectuer cette manœuvre.

Le conducteur qui veut effectuer un dépassement par la gauche doit s'assurer au préalable:

a) s'il dispose de l'espace suffisant pour le faire;

b) s'il a la possibilité évidente de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci;

c) si son véhicule peut atteindre une vitesse suffisamment supérieure à celle du véhicule à dépasser de manière que la durée de dépassement soit réduite au strict minimum;

d) si aucun conducteur qui le suit à faible distance n'a commencé lui-même une manœuvre de dépassement.

Au moment du dépassement par la gauche ou par la droite le conducteur doit tenir son véhicule à une distance latérale suffisante du véhicule, du piéton ou de l'animal qu'il dépasse et ne pas mettre en danger les autres usagers. Après avoir dépassé par la gauche, le conducteur doit reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire sans inconvénient.

(Règl. g.-d. du 12 juillet 1973)

«Sur les chaussées ayant au moins deux voies de circulation réservées à la circulation dans le sens qu'il suit, le conducteur qui est amené à effectuer une nouvelle manœuvre de dépassement aussitôt ou peut après avoir regagné la place prescrite à l'alinéa précédent peut, pour exécuter cette manœuvre et à condition de ne pas gêner les conducteurs de véhicules plus rapides qui le suivent, rester sur la voie de circulation qu'il a empruntée pour le premier dépassement.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

L'usager averti de quelque façon que ce soit qu'un conducteur de véhicule s'apprête à le dépasser par la gauche, doit faciliter la manœuvre en serrant le plus près possible le bord droit de la chaussée et en s'abstenant de toute accélération.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Dans les cas visés à l'article 118, paragraphe 1. sous a), le fait que les conducteurs d'une file ou voie de circulation circulent à plus grande vitesse que ceux d'une autre file ou voie de circulation n'est pas considéré comme dépassement.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.»

Art. 126.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Il est interdit de dépasser ou de tenter de dépasser:

a) si cette manœuvre peut être de nature à mettre en danger ou à gêner la circulation des autres usagers et notamment la circulation qui vient en sens inverse;

b) si la visibilité est insuffisante;

c) si l'usager à dépasser effectue un croisement, sauf s'il y a plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté de la circulation;

d) si l'usager à dépasser effectue un dépassement ou un contournement, sauf s'il y a plus de deux voies de circulation dans le sens emprunté de la circulation;

e) aux intersections, sauf
   – en cas de dépassement par la droite, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 125;
   – s'il y a au moins deux voies de circulation dans le sens emprunté de la circulation; le dépassement à gauche est dans ce cas autorisé;

f) à l'approche des sommets des côtes;

g) dans les virages, sauf si la visibilité sur le trafic à contresens est suffisante;

h) sur les passages à niveau et à leur approche;

i) sur les ponts, si la chaussée a moins de 6 mètres de largeur;

j) aux endroits pourvus d'une ligne de sécurité;

k) dans les tunnels de la voirie normale, lorsque la chaussée comporte une seule voie de circulation dans le sens emprunté de la circulation; lorsque la chaussée comporte plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté de la circulation, l'interdiction ne vise que les conducteurs de camions;

l) dans les tunnels de la grande voirie; cette interdiction ne vise que les conducteurs de camions;

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«m) si l'usager à dépasser ralentit à l'approche d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes;»

n) aux endroits pourvus du signal C,13aa ou C,13ba; cette interdiction ne vise que les conducteurs auxquels s'adressent les signaux respectifs.

Toutefois, dans les cas sous f) à k), le dépassement est autorisé, lorsqu'il peut s'effectuer sans franchir la ligne de sécurité ou, à défaut de ligne de sécurité, sans emprunter la moitié gauche de la chaussée; cette autorisation ne vise pas les conducteurs de camions dans le cas sous k).

2. En présence d'un chantier fixe sur la voie publique, il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser ou de tenter de dépasser un véhicule automoteur autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car et un cyclomoteur à deux roues:

a) sur une autoroute, si la partie de la chaussée ouverte à la circulation est réduite à une seule voie de circulation ou lorsqu'une partie ou l'ensemble du trafic est dévié sur la chaussée ouverte à contresens;

b) sur une autoroute, si la largeur de la voie de dépassement est réduite à moins de 3 mètres; cette interdiction ne vise que les conducteurs de camions et les conducteurs d'autobus ou d'autocars;

c) sur une chaussée à trois voies de circulation, si, dans le sens comportant deux voies de circulation, la largeur totale des deux voies est réduite à moins de 5,50 mètres ou si, dans le sens comportant une voie de circulation, le trafic est dévié sur l'une des voies à contresens;

d) sur toute autre chaussée, si la largeur de celle-ci est réduite à moins de 5,50 mètres.

Les dispositions du présent paragraphe sont indiquées par le signal C,13aa et, dans le cas sous b), par le signal C,13aa, complété par un panneau additionnel du modèle 1.»

Art. 127.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Dans les cas prévus à l'article 126, il est interdit de contourner ou de tenter de contourner des véhicules ou des animaux arrêtés, en stationnement ou en parcage ainsi que des obstacles quelconques, sauf en ralentissant et en usant de prudence, ainsi qu'en observant une distance suffisante pour que la manœuvre de contournement puisse s'effectuer sans danger pour la sécurité de la circulation.

Lorsque la manœuvre de contournement oblige le conducteur à emprunter la voie ou une des voies de circulation en sens inverse ou à empiéter sur cette voie, le conducteur ne peut effectuer le contournement qu'après avoir cédé le passage aux usagers qui viennent en sens inverse.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«2. Il est interdit de contourner ou de tenter de contourner si l'usager à contourner est immobilisé devant un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons ou un gué pour cyclistes.

Toutefois, les conducteurs de cycles, de cycles à pédalage assisté et de cycles électriques ne trainant pas un véhicule trainé ainsi que les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent contourner du côté droit les véhicules ou animaux qui sont immobilisés devant une intersection, un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons, un gué pour cyclistes ou un passage à niveau, à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«3. Les dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1. et du premier alinéa du paragraphe 2. ne sont pas applicables aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils signalent leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 et qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.»

Art. 128.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

Art. 129.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 juillet 1986)*

Art. 130.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 juillet 1986)*

V^e^ section. – De l'emploi des signaux

A. – *Signaux avertisseurs sonores et lumineux*

Art. 131.

L'usage des appareils avertisseurs sonores, dans un but autre que celui de la sécurité, est interdit.

Les avertissements doivent toujours être donnés sans exagération.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 13 janvier 2005)*

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Art. 131bis.

1. L'usage de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 n'est autorisé que pour autant que le service l'exige. Tout conducteur qui circule sous le couvert de l'avertisseur sonore spécial ou des feux bleus clignotants doit tenir compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«2. *(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)* «L'usage des feux clignotants prévus à l'article 44 est obligatoire pour»

a) les tracteurs, lorsqu'ils circulent sur la voie publique ou lorsque, en dehors d'une agglomération, ils sont immobilisés sur la chaussée;

b) les véhicules équipés en dépanneuses ou destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés ainsi que les véhicules destinés et équipés aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, lorsqu'ils effectuent le dépannage, le transport ou la réparation d'un véhicule;

c) les véhicules assurant la signalisation d'un accident ou d'un obstacle sur la voie publique, lorsqu'ils se rendent sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle;

d) les véhicules assurant le dégagement de la voie publique en cas d'accident ou en présence d'un obstacle sur la voie publique, lorsqu'ils se rendent sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle;

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«e) les véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement, le salage ou le déblaiement de la voie publique ainsi que les véhicules assurant le ramassage des déchets, dans l'exercice de leur service;»

f) les véhicules, avec ou sans chargement, qui encombrent la voie publique ou qui peuvent constituer un danger pour les autres usagers.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«L'usage des feux clignotants prévus à l'article 44 est autorisé pour»

«a) les véhicules équipés d'une grue, lors du chargement et du déchargement;»[1]

b) les camions de type porte-conteneur ou porte-benne, lors du chargement ou du déchargement.»

«c) les véhicules routiers destinés au transport de carburant, lors du chargement ou du déchargement.»[2]

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Les conducteurs qui circulent ou manoeuvrent sous le couvert de feux clignotants doivent tenir compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.»

Art. 132.

Dans les agglomérations, il est défendu de jour et de nuit de faire usage de l'appareil avertisseur sonore, sauf en cas de danger imminent.

Art. 133.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«1. Il peut seulement être fait usage de l'avertisseur sonore

– en dehors des agglomérations, lorsqu'il y a lieu d'avertir un conducteur qu'il va être dépassé;
– à l'approche d'endroits où la visibilité est insuffisante par suite de la disposition des lieux;
– toutes les fois que la sécurité de la circulation l'exige et notamment pour donner des avertissements utiles en vue d'éviter un accident.

2. Entre la tombée de la nuit et le lever du jour ainsi que de jour, lorsque cette façon de faire convient mieux en raison des circonstances, l'usage de l'avertisseur sonore peut être remplacé par des avertissements lumineux.

Les avertissements lumineux consistent en l'allumage alterné à de courts intervalles des feux-croisements et des feux-route, lorsque l'usage des feux est prescrit, et en l'allumage intermittent à de courts intervalles des feux-croisement ou des feux-route dans les autres cas.

3. L'emploi de l'avertisseur sonore et le recours aux avertissements lumineux ne doit pas se prolonger au-delà de la durée nécessaire.»

B. – *Signaux de direction et d'arrêt*

Art. 134.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«1. Le conducteur d'un véhicule qui a l'intention

– d'effectuer un changement de direction,
– d'effectuer un changement de voie de circulation,
– d'effectuer un dépassement ou de reprendre la place prescrite à l'alinéa 3 de l'article 125 après avoir effectué un dépassement,
– d'effectuer un contournement,
– de se mettre en marche,

doit indiquer clairement son intention et suffisamment à temps au moyen soit de la main, soit de l'indicateur de direction, lorsque le véhicule en est muni. L'indication doit montrer la direction de la manœuvre; elle doit être donnée pendant toute la durée de celle-ci et cesser dès que la manœuvre est terminée.»

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«2. Le conducteur qui veut ralentir de façon notable l'allure de son véhicule ou s'arrêter doit, à moins que ce ralentissement ou cet arrêt ne soit motivé par un danger imminent, s'assurer au préalable qu'il peut le faire sans danger ni gêne excessive pour les autres usagers de la route. Il doit en outre indiquer son intention clairement et suffisamment à l'avance.

1 Modifié par la règlement grand-ducal du 23 mai 2012.
2 Inséré par la règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Cette indication doit être donnée au moyen soit de la main, soit d'un ou de deux feux-stop. L'emploi du ou des feux-stop est obligatoire lorsque le véhicule doit en être pourvu.»

VIe section. – De la priorité de passage

Art. 135.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 23 décembre 1971)*

Art. 136.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Tout conducteur qui aborde une intersection ou qui s'y engage, doit prendre toutes précautions utiles pour ne pas gêner sans nécessité ou ne pas mettre en danger les autres usagers et pour éviter tout accident.

2. Aux intersections, aux intersections à sens giratoire ainsi que sur les places publiques, la priorité de passage appartient aux conducteurs qui viennent de la droite par rapport aux conducteurs qui viennent de la gauche, quelle que soit la direction que les conducteurs venant de la droite vont emprunter.

Cette disposition comporte les exceptions suivantes:

a) aux endroits où la circulation est réglée par un agent chargé du contrôle de la circulation, les usagers doivent se conformer aux injonctions de l'agent, conformément à l'article 115;

b) aux endroits où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux ou des signaux lumineux de couleur blanche ou jaune clair, l'usager qui circule dans la direction fermée, doit céder la priorité aux usagers qui circulent dans la direction ouverte;

c) sans préjudice de la lettre b), la priorité n'appartient pas aux conducteurs qui sortent
   – d'une chaussée pourvue du signal B,1 ou B,2a;
   – d'une chaussée pourvue du signal C,2 ou C,2a;

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

   «– dans le sens de l'accès interdit d'une chaussée pourvue du signal C,1a, sauf signalisation contraire;»
   – d'un parking, d'une zone piétonne ou d'un chemin de terre;
   – d'une propriété riveraine ou d'un chemin privé non ouvert à la circulation publique.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«3. Entre conducteurs qui circulent en sens opposé, la priorité appartient à ceux qui continuent en ligne droite ou obliquent vers la droite par rapport à ceux qui obliquent vers la gauche.

Cette disposition comporte les exceptions suivantes:

a) le cas où la route à priorité s'infléchit et où la priorité est indiquée par le signal B,3 complété par un panneau de configuration;

b) les cas repris au paragraphe 2., lettre c), troisième à cinquième tirets.

4. Sur une chaussée à sens unique ou à une voie de circulation dans chaque sens, le conducteur qui oblique vers la gauche a la priorité par rapport aux conducteurs qui le suivent.

Sur une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le même sens, le conducteur qui circule sur la voie de droite ne doit pas, en obliquant vers la gauche, couper la marche aux conducteurs qui circulent à sa gauche. Le conducteur qui circule sur la voie la plus rapprochée du milieu de la chaussée ne doit pas, en obliquant vers la droite, couper la marche aux conducteurs qui circulent à sa droite.

Dans le cas de la fermeture, de l'encombrement ou de la suppression d'une voie de circulation sur une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le même sens, les conducteurs qui circulent sur la voie jouxtant cette voie, doivent, à l'approche immédiate du tronçon fermé, encombré ou supprimé, faciliter le changement de voie aux conducteurs qui circulent sur cette voie de manière à ce qu'ils puissent se rabattre sur la voie ouverte selon le principe de la fermeture éclair, en alternance avec les véhicules qui y circulent. Les conducteurs qui changent de voie de circulation à l'approche immédiate du tronçon fermé, encombré ou supprimé, doivent se conformer aux dispositions des articles 118, sous 1., lettre a), dernier alinéa et 134, sous 1.»

5. Les usagers autorisés à traverser une partie réservée de la voie publique, conformément à l'article 104, paragraphe 2., sous d), doivent céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent.

Les conducteurs qui s'engagent dans une zone piétonne ou la traversent doivent céder la priorité aux piétons qui y circulent.

6. Tout usager tenu de céder le passage ne doit poursuivre sa marche ou remettre son véhicule en mouvement que s'il peut le faire sans mettre en danger les autres usagers.

7. A l'exception du cas repris au paragraphe 2. sous a), les dispositions des paragraphes 2. à 5. ne s'appliquent pas aux véhicules en service urgent énumérés à l'article 39, pour autant que le service urgent l'exige et à condition que l'approche de ces véhicules soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.»

Art. 137.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«1. Les conducteurs qui

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«a) sortent d'un parking, d'une zone piétonne ou d'une propriété riveraine,»

b) exécutent des manœuvres,

c) se remettent en marche après un arrêt, un stationnement ou un parcage,

d) effectuent une marche arrière,

ne peuvent le faire qu'à condition

1° d'indiquer leur intention à temps,

2° de ne pas gêner ou de ne pas mettre en danger les autres usagers,

3° de céder le passage aux usagers en mouvement.

Sauf signalisation contraire, les conducteurs qui sortent d'une gare routière doivent céder le passage aux véhicules qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dans laquelle ils s'engagent.

Toutefois, dans les agglomérations les conducteurs de véhicules doivent ralentir, et au besoin s'arrêter, afin que les autobus immobilisés à un arrêt d'autobus signalé comme tel puissent manœuvrer pour se remettre en mouvement. Les conducteurs d'autobus doivent signaler leur manœuvre au moyen de l'indicateur de direction pendant un temps suffisamment long et tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation.

Aux endroits pourvus des signaux B,5 et B,6, les conducteurs de véhicules et d'animaux doivent céder la priorité conformément aux dispositions de l'article 107, chapitre II.

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.

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«2. Lorsqu'une voie ferrée traverse la voie publique à niveau, les usagers doivent, à l'approche d'un train, dégager immédiatement la voie ferrée et s'en écarter de manière à livrer passage au train.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Les usagers avertis de l'existence d'un passage à niveau par les signaux A,25, A,26, B,7a ou B,7b, doivent, à l'approche du passage à niveau, faire preuve de prudence et modérer leur vitesse. Ils doivent traverser le passage à niveau sans s'y attarder.»

Il est interdit de franchir ou de tenter de franchir un passage à niveau, lorsque les barrières ou demi-barrières dudit passage sont fermées ou mises en mouvement ou si un ou plusieurs feux rouges fixes ou clignotants sont allumés. De même, toute injonction donnée par un agent de la société nationale des C.F.L. avec un feu rouge ou un autre moyen comporte pour l'usager l'interdiction de s'engager sur le passage à niveau.»

Art. 138.

(Règl. g.-d. du 17 mai 1977)

«Il est interdit aux usagers de couper:

a) un corps de troupe en marche;

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«b) un convoi de l'armée ou de la police grand-ducale;»

c) un groupe d'enfants ou d'écoliers en files, sous la conduite d'un moniteur ou d'un guide;

d) un cortège funèbre;

e) une procession ou un cortège circulant avec l'autorisation de l'autorité;

f) un groupe de concurrents participant à une course cycliste.

A l'approche d'un groupe de concurrents participant à une course cycliste, tout conducteur doit ralentir et, au besoin, s'arrêter.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Les interdictions visées ci-dessus ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition que leur approche soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Lors d'un arrêt dans une file de véhicules à la hauteur d'une intersection, il est interdit aux conducteurs d'immobiliser leur véhicule de manière à empêcher le passage des conducteurs qui circulent sur la chaussée transversale. Lors d'un arrêt dans une file de véhicules aux abords d'un passage à niveau, d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes,

d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes, il est interdit aux conducteurs d'immobiliser leur véhicule sur ces passages ou gués. Le présent alinéa s'applique même si un signal coloré lumineux indique le passage libre.»

VIIe section. – De la vitesse et de la maîtrise

Art. 139.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou d'y inviter le conducteur d'un véhicule ou d'un animal, de le lui conseiller ou de l'y aider.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«Les conducteurs ne doivent s'approcher qu'à vitesse modérée des passages pour piétons et des passages pour piétons et cyclistes.»

Les conducteurs qui s'approchent d'un véhicule qui fait usage du signal de détresse, conformément à l'article 171, doivent adapter leur vitesse de façon à pouvoir tenir compte en toutes circonstances des exigences de la sécurité de la circulation et des autres usagers.

2. Sans préjudice des autres dispositions du présent article et sans préjudice de limitations de vitesse dérogatoires indiquées par le signal C,14, la vitesse maximale autorisée est fixée comme suit, même en l'absence d'une signalisation spécifique:

(Règl. g.-d. du 10 septembre 2009)

«a) à l'intérieur des zones piétonnes, des zones résidentielles et des zones de rencontre
   – à 20 km/h pour tous les véhicules;»

b) à l'intérieur des agglomérations, hors les zones énoncées sous a)
   – à 50 km/h pour tous les véhicules;

c) en dehors des agglomérations sur les voies publiques autres que les autoroutes
   – à 75 km/h pour les autobus et les autocars, les ensembles de véhicules couplés ainsi que pour tous les véhicules routiers dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg;
   – à 90 km/h pour les autres véhicules;

d) sur les autoroutes
   – à 90 km/h pour les autobus et les autocars, les ensembles de véhicules couplés ainsi que pour tous les véhicules routiers dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg;
   – à 130 km/h pour les autres véhicules et à 110 km/h pour ceux-ci en cas de pluie ou d'autres précipitations;
   – à 90 km/h pour tous les véhicules dans les tunnels signalés comme tels.

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«3. Sans préjudice des dispositions du présent article sous 1, 2 a), 4 et 5 et sans préjudice de limitations de vitesse dérogatoires indiquées par le signal C,14, la vitesse maximale autorisée est fixée comme suit à la hauteur des chantiers fixes pour les périodes d'activité sur ces chantiers, ces dispositions étant indiquées par le signal C,14 adapté:»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«a) à l'intérieur des agglomérations
   – à 50 km/h; par dérogation et à titre exceptionnel, la vitesse peut être limitée à 30 km/h pour des raisons tenant notamment à la configuration des lieux et à l'aménagement d'un chantier.»

b) en dehors des agglomérations sur les voies publiques autres que les autoroutes
   – à 50 km/h sur une chaussée à deux voies de circulation, lorsqu'une voie de circulation est fermée;
   – à 70 km/h sur une chaussée à deux voies de circulation, lorsqu'une ou les deux voies de circulation sont rétrécies;
   – à 70 km/h sur une chaussée à trois voies de circulation, lorsqu'une voie de circulation est fermée ou rétrécie;

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«c) sur les autoroutes
   – à 70 km/h dans le sens de la chaussée comportant le chantier;
   – à 70 km/h dans les deux sens, lorsqu'une partie ou l'ensemble du trafic est dévié sur la chaussée ouverte à contre-sens.»

En amont des tronçons soumis aux limitations du présent paragraphe, et à distance adéquate, la vitesse maximale autorisée est réduite de façon progressive.

4. Sans préjudice des autres dispositions du présent article, il est interdit

a) de conduire un cyclomoteur à une vitesse supérieure à 45 km/h;

b) de conduire une machine automotrice d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg à une vitesse supérieure à 40 km/h; cette vitesse maximale est toutefois portée à 75 km/h, si le conducteur de la machine détient un permis de conduire valable de la catégorie C;

c) de conduire un véhicule d'une masse maximale autorisée supérieure à 12.000 kg à une vitesse supérieure à 75 km/h, si la masse maximale autorisée sur un ou plusieurs essieux dépasse 11,5 tonnes dans le cas d'un véhicule muni d'une suspension mécanique ou 12 tonnes dans le cas d'un véhicule muni d'une suspension pneumatique;

d) de conduire un véhicule automoteur équipé de pneus à crampons à une vitesse supérieure à 90 km/h sur les autoroutes et à une vitesse supérieure à 70 km/h sur les autres voies publiques.

5. Hormis le premier alinéa du paragraphe 1., les prescriptions du présent article ne sont pas applicables:

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«a) aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition que leur approche soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation; l'obligation de signaler leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial ou des feux bleus clignotants ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules de la Police grand-ducale utilisés sur une autoroute en service de recherche d'infraction contre les dispositions du présent article;»

b) aux véhicules conduits en dehors des agglomérations à des fins d'essais scientifiques, à condition que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation et que ces véhicules soient signalés par un feu jaune clignotant et munis à l'avant et à l'arrière d'un signe distinctif portant l'inscription «Essai scientifique»; l'usage dudit signe est subordonné à une autorisation individuelle de la part du Ministre ayant les Transports dans ses attributions.»

Art. 140.

Les usagers doivent se comporter raisonnablement et prudemment, de façon à ne pas constituer une gêne ou un danger pour la circulation ou à ne pas causer un dommage aux personnes ou aux propriétés publiques ou privées.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 1963)

«Tout conducteur doit conduire de façon à rester constamment maître de son véhicule ou de ses animaux. Il doit notamment tenir compte de la disposition des lieux, de leur encombrement, du champ de visibilité, de l'état de la chaussée ainsi que de l'état et du chargement de son véhicule.

Il doit pouvoir arrêter son véhicule ou son animal dans les limites de son champ de visibilité vers l'avant. En tout cas, il doit ralentir ou même s'arrêter dès qu'un obstacle ou une gêne à la circulation se présente ou peut raisonnablement être prévu et toutes les fois que le véhicule ou l'animal, en raison des circonstances, peut être une cause de danger, de désordre ou d'accident.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 21 juillet 1981)*

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Les usagers à l'approche desquels les animaux circulant sur la voie publique donnent des signes de frayeur sont tenus de ralentir, de s'écarter ou de s'arrêter. L'obligation de s'écarter ne s'applique pas aux conducteurs de tramway.»

(Règl. g.-d. du 23 juillet 1963)

«Il est interdit d'empêcher la marche normale des autres véhicules, soit en circulant sans raison valable à une vitesse excessivement réduite, soit en effectuant un freinage soudain ou un arrêt brusque non exigé par des raisons de sécurité.»

Art. 141.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

1. Tout conducteur d'un véhicule en mouvement doit observer une distance suffisante, selon les circonstances, entre son véhicule et le véhicule qui précède, pour qu'en cas de ralentissement ou d'arrêt subits du véhicule qui précède, une collision puisse être évitée.

Toutefois, à moins d'effectuer un dépassement,

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«– les conducteurs de véhicules automoteurs doivent, lorsqu'ils circulent en dehors d'une agglomération, maintenir par rapport au véhicule qui précède une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes;»

– les conducteurs de véhicules automoteurs doivent observer une distance d'au moins 50 mètres en agglomération et d'au moins 100 mètres hors agglomération par rapport aux véhicules et ensembles de véhicules munis de panneaux orange prévus par le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

Les dispositions de l'alinéa 2 ne s'appliquent pas aux conducteurs

– de véhicules automoteurs faisant partie d'un convoi de la Police grand-ducale ou placé sous la responsabilité de la Police grand-ducale, ainsi que de véhicules automoteurs de la Police grand-ducale utilisés en mission particulière d'intervention imminente ou de protection rapprochée;

– de véhicules automoteurs faisant partie d'un convoi de l'Armée ou de l'Administration des services de secours; ces convois doivent toutefois être fractionnés en des groupes de longueur modérée, séparés par des distances suffisamment grandes pour ne pas gêner la circulation;

– de véhicules automoteurs admis à accompagner les concurrents d'une compétition sportive, lors du déroulement de la compétition.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«2. Sans préjudice du premier alinéa du paragraphe premier, les conducteurs doivent, en cas de dégradation de la fluidité de la circulation dans un tunnel, maintenir une distance minimale de 5 mètres par rapport au véhicule qui précède, sauf si cela n'est pas possible en raison d'un arrêt d'urgence.»

Art. 142.

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«1. Aux passages pour piétons, aux passages pour piétons et cyclistes, aux gués pour piétons et aux gués pour cyclistes où la circulation est réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colores lumineux, les conducteurs doivent se conformer aux injonctions des agents chargés du contrôle de la circulation et aux indications des signaux colorés lumineux.

Aux passages pour piétons et aux passages pour piétons et cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs doivent s'arrêter lorsqu'un piéton ou un cycliste marque son intention de s'engager sur le passage ou qu'il y est engagé.

Aux gués pour piétons et aux gués pour cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents ou par des signaux colorés lumineux, les piétons et cyclistes doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée qu'ils traversent.

2. Tout conducteur doit ralentir, s'écarter ou s'arrêter en cas de besoin à l'approche d'enfants ou de personnes âgées ou handicapées qui circulent sur la voie publique ou à proximité immédiate. L'obligation de s'écarter ne s'applique pas aux conducteurs de tramways.»

VIIIe section. – Des compétitions sportives

Art. 143.

Toutes compétitions sportives sont interdites sur les voies publiques, sauf autorisation du Ministre des Transports qui fixe les conditions auxquelles elles sont subordonnées.

Cette autorisation n'est accordée que si une assurance spéciale couvre les dommages dont les organisateurs et les participants peuvent être rendus responsables.

A l'occasion de ces compétitions, les agents chargés du contrôle de la circulation sont autorisés à imposer des conditions de conduite aux usagers circulant ou stationnant sur la voie publique. Les organisateurs doivent se conformer aux conditions auxquelles l'autorisation est subordonnée et les concurrents aux conditions de sécurité fixées par l'organisateur. L'organisateur est tenu de signaler de façon apparente les véhicules admis à accompagner les concurrents. Il est défendu d'accompagner les concurrents sans signe apparent admis par l'organisateur.

(Règl. g.-d. du 1er juillet 2011)

«Sur le parcours de la compétition sportive ainsi que sur les parties adjacentes de la voie publique, des signaleurs peuvent être chargés par l'organisateur de signaler l'épreuve, la course ou la compétition sportive aux usagers. Les signaleurs doivent être majeurs, être titulaires d'un permis de conduire en cours de validité, être identifiables moyennant un signe apparent admis par l'organisateur et porter un vêtement de sécurité répondant aux exigences du paragraphe L) de l'article 49.

Dans l'accomplissement de leur mission, les signaleurs sont tenus de se conformer aux conditions auxquelles l'autorisation dont question ci-avant est subordonnée et aux instructions des agents chargés du contrôle de la circulation. Ils leur rendent compte des incidents qui peuvent survenir.»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«A l'exception des cyclo-cross et des courses se déroulant sur circuit fermé, toute course cycliste doit être précédée et suivie d'un véhicule automoteur équipé d'un feu jaune clignotant. Le véhicule précédant la course doit en outre être muni d'un panneau portant lisiblement vers l'avant sur fond jaune l'inscription en noir «course cycliste». Le véhicule suivant la course doit en outre être muni d'un panneau portant lisiblement vers l'avant et vers l'arrière sur fond jaune l'inscription en noir «fin de course». Ces panneaux doivent avoir au moins les dimensions de 1,20 m x 0,40 m. Ils peuvent être remplacés par des panneaux électroniques d'affichage déroulant ayant au moins les dimensions 0,65 m x 0,15 m et reproduisant les inscriptions précitées sur fond noir.»

(Règl. g.-d. du 10 mai 1974)

«Les prescriptions du présent article s'appliquent à toute manifestation à laquelle participent plusieurs concurrents à pied, à cheval, à cycle ou en véhicule automoteur et qui donne lieu à un classement quelconque des participants ou à la remise de prix, en fonction de critères établis par l'organisateur de la manifestation. Les exercices imposés pour répondre à ces critères peuvent se dérouler soit sur la voie publique soit en dehors de la voie publique, pour autant que dans ce dernier cas ils soient en relation avec le déroulement de la manifestation sur la voie publique.»

IXe section. – De l'éclairage

Art. 144.

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«A. Pendant la nuit, les véhicules automoteurs en mouvement, autres que les machines, les tracteurs, les motocycles et les tramways, doivent être éclairés à l'avant par les feux suivants:»

(Règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

«1° Dans les agglomérations pourvues d'un éclairage suffisant, par les feux-croisement.

2° En dehors des agglomérations, si l'éclairage de la chaussée est continu et permet au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante, par les feux-croisement.

3° Aux endroits non pourvus d'un éclairage suffisant, soit par les feux-route, soit par les feux-croisement.

Le conducteur doit cependant faire usage des feux-route lorsque, eu égard à sa vitesse, son champ de visibilité est insuffisant pour circuler en toute sécurité.

Toutefois, aux endroits non pourvus d'un éclairage suffisant, l'utilisation des feux-croisement est obligatoire:

a) avant le croisement d'un autre véhicule ou d'un piéton au moins à une distance telle que la circulation puisse se dérouler aisément et sans danger;

b) avant la rencontre d'un véhicule sur rails ou d'un bateau approchant en sens contraire sur la voie qui lui est propre et qui longe la voie publique, si le conducteur du véhicule sur rails et du bateau peut être incommodé par les feux-route;

c) dans tous les cas où cela est nécessaire, notamment pour chaque véhicule qui en suit un autre à faible distance, sauf si le conducteur du véhicule effectue une manœuvre de dépassement.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«4° En cas de brouillard ou dans toute situation similaire réduisant la visibilité à moins de 100 mètres, les feux-croisement doivent être utilisés au lieu des feux-route. Les feux-croisement peuvent être remplacés ou complétés par les feux-brouillard avant.

Les feux-brouillard avant ne doivent être utilisés que simultanément avec les feux arrière et sans que les feux-route soient allumés en même temps.»

5° Les feux-route et les feux-croisement peuvent être allumés simultanément dans les circonstances où l'emploi des feux-route est autorisé.

Dans tous les cas où l'usage des feux-route, des feux-croisement ou des feux-brouillard est autorisé, les feux-position peuvent être allumés simultanément.

Les feux-position doivent être allumés en même temps que les feux-croisement, si aucun point de la plage éclairante de ceux-ci ne se trouve à moins de 400 mm du gabarit du véhicule.

L'emploi de plus de quatre feux-route, de plus de deux feux-croisement ou de plus de deux feux-brouillard est interdit.

6° Si le véhicule est équipé d'un phare mobile prévu à l'article 42, 1 sous c) ou à l'article 42bis, 1 sous c), celui-ci ne doit être utilisé que simultanément avec les feux-croisement et les feux-arrière. Toutefois, il peut être utilisé simultanément avec les «feux-brouillard avant»[1] ou les feux-position, si l'usage de ces feux est autorisé. L'emploi du phare mobile est interdit pour l'éclairage de la chaussée et à l'approche d'un autre véhicule.

1 Modifié par la règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«B. A la tombée et au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les véhicules automoteurs en mouvement visés à l'alinéa 1er du paragraphe A. doivent être éclairés à l'avant par les feux-croisement. L'usage du phare mobile doit répondre aux prescriptions du chiffre 6°.»

C. Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les véhicules automoteurs en mouvement visés au premier alinéa sous A ci-dessus doivent être signalés à l'arrière par les feux prévus à l'article 42, 2. sous a) et b) ou à l'article 42bis, 2. sous a) et b).

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

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«D. Dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour, ainsi que de jour lorsque les circonstances, notamment d'ordre atmosphérique, l'exigent, les véhicules routiers automoteurs visés au premier alinéa sous A et dont la largeur dépasse 2,00 mètres, sans dépasser 2,55 mètres, peuvent être éclairés en outre par les feux d'encombrement. Cet éclairage est obligatoire pour les véhicules routiers automoteurs dont la largeur dépasse 2,55 mètres, hormis pour les véhicules spéciaux de l'armée.»

Art. 145.

(Règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

«Dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les véhicules automoteurs visés au premier alinéa sous A de l'article 144, se trouvant à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique, doivent être signalés:

1° à l'avant, par les feux-position;

2° à l'arrière, par les feux dont le véhicule est muni à cet effet à la face arrière.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Néanmoins, en cas de brouillard ou dans toute situation similaire réduisant la visibilité à moins de 100 mètres, les véhicules automoteurs précités, qui sont à l'arrêt ou en stationnement en dehors d'une agglomération, doivent être signalés à l'avant par les feux-croisement ou les feux-brouillard ou simultanément par ces feux. Si ces véhicules ou leurs remorques sont équipés à l'arrière d'un ou de deux feux-brouillard rouges, l'usage de ces feux est également autorisé en cas de brouillard épais réduisant la visibilité à moins de 50 mètres et simultanément avec les feux arrière.»

Dans les agglomérations, par visibilité normale, les véhicules munis d'un feu de stationnement en conformité des dispositions de l'article 44, peuvent faire usage de ce feu en remplacement des feux visés sous 1° et 2° ci-dessus, à condition qu'aucune remorque ne soit accouplée à ces véhicules. Dans ce cas, les véhicules doivent être signalés par le feu stationnement placé sur la face latérale opposée au bord de la chaussée le long duquel ils sont rangés.

L'usage du phare mobile doit répondre aux prescriptions de l'article 144, paragraphe A, sous 6°.

L'emploi des feux prévus au présent article n'est toutefois pas requis lorsque l'éclairage de la voie publique permet de voir distinctement le véhicule à une distance suffisante.»

Art. 146.

(Règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

«Dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les «tracteurs»[1] en mouvement doivent être éclairés, et leurs conducteurs doivent faire usage des feux conformément aux prescriptions de l'article 144. Si ces véhicules se trouvent à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique, ils doivent être éclairés conformément aux prescriptions de l'article 145.

Les outils portés par les tracteurs ne doivent pas masquer le dispositif d'éclairage, à moins que ce dernier ne soit doublé en sorte à être parfaitement visible pour les autres usagers de la route.

L'intensité lumineuse des feux-croisement déterminée par l'article 42, 1 sous b) et 42bis, 1 sous b) ne s'applique pas aux «tracteurs»[1] mis en circulation pour la première fois avant le 1er juillet 1993.»

Art. 147.

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1986)

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

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«Les prescriptions qui précèdent sont également applicables lorsque les véhicules précités se trouvent à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique et que l'éclairage de la voie publique ne permet pas de les voir distinctement à une distance suffisante.»

Art. 148.

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«A. - Pendant la nuit, les motocycles en mouvement (…)[1] doivent être éclairés à l'avant:

(Règl. g.-d. du 12 juillet 1973)

«1° Dans les agglomérations pourvues d'un éclairage suffisant, par le ou les feux-croisement prévus à l'article 43, alinéa 1er.»

2° en dehors des agglomérations, si l'éclairage de la chaussée est continu et permet au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante, par le ou les feux croisement prévus à l'article 43, al. 1er.

3° aux endroits non pourvus d'un éclairage suffisant, soit par le ou les feux-route, soit par le ou les feux-croisement, prévus à l'article 43, al. 1er.

Le conducteur doit cependant faire usage du ou des feux-route lorsque, eu égard à sa vitesse, son champ de visibilité est insuffisant pour circuler en toute sécurité.

Toutefois, l'utilisation du ou des feux-croisement doit être faite conformément aux dispositions de l'article 144 ci-dessus sub 3° et 4°.

(Règl. g.-d. du 12 octobre 1966)

Les motocycles (…) doivent être éclairés à l'arrière par les feux prescrits à l'article 43, al. 3.

Les side-cars doivent être éclairés par les feux prescrits à l'article 43, al. 4.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«B. - A la tombée et au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les motocycles en mouvement doivent être éclairés à l'avant par le ou les feux-croisement et à l'arrière par les feux prévus à l'article 43, alinéa 3. Toutefois, en cas de brouillard ou dans toute situation similaire réduisant la visibilité à moins de 100 mètres, le ou les feux-croisement doivent être utilisés; le ou les feux-croisement peuvent être remplacés ou complétés par le ou les feux-brouillard avant.»

C. - Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent:

a) tout motocycle avec side-car se trouvant à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique, doit être éclairé par les feux prescrits à l'article 43, al. 3 et 4.

b) tout motocycle sans side-car, muni d'un ou de deux feux-position conformes aux dispositions de l'article 42, 1 sub c), se trouvant à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique, doit être éclairé à l'avant par ce ou ces feux et à l'arrière par les feux prévus à l'article 43, al. 3.

c) tout motocycle sans side-car, non muni de feux-position doit être mis à l'arrêt ou en stationnement en dehors de la chaussée.

Toutefois, les prescriptions sub a), b) et c) ci-dessus ne s'appliquent pas lorsque l'éclairage de la voie publique permet de voir distinctement le véhicule à une distance suffisante.»

Art. 149.

(Règl. g.-d. du 15 février 1990)

«Dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les cycles à moteur auxiliaire et les cycles en mouvement doivent être éclairés par les feux et catadioptres prévus à l'article 43bis.

Le feux-brouillard rouge arrière ne doit être utilisé qu'en cas de brouillard épais, réduisant la visibilité à moins de 50 m et simultanément avec le ou les feux arrière.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 12 octobre 1966.

(Règl. g.-d. du 17 mai 1977)

«Art. 149bis.

(Règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

«De jour, les conducteurs de motocycles doivent circuler avec le ou les feux-croisement allumés. Les conducteurs de «cyclomoteurs»[1] peuvent allumer le ou les feux avant de leur véhicule.»

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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.»»

(Règl. g.-d. du 21 juillet 1981)

«Les dispositions du présent article ne sont toutefois par applicables aux conducteurs de motocoupés.»

Art. 149ter.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 1992)*

Art. 150.

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent:

1) la face arrière de la dernière remorque, du dernier véhicule forain ou de la dernière roulotte accouplés en mouvement doit être éclairée par les feux prévus au deuxième alinéa de l'article 45 ci-dessus.
2) les remorques, les véhicules forains et les roulottes accouplés en mouvement, dont la largeur dépasse celle du véhicule tracteur, doivent être éclairés en outre sur chaque côté de la face avant par les feux d'encombrement prévus au premier alinéa de l'article 45 ci-dessus.

(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)

«3) les remorques, les véhicules forains et les roulottes accouplés en mouvement dont la largeur dépasse 2,00 m, sans dépasser 2,50 m, peuvent être éclairés en outre par les deux d'encombrement prévus à l'article 44; cet éclairage est obligatoire si la largeur de ces véhicules dépasse 2,50 m;»
4) la remorque tirée par un motocycle est suffisamment signalée si la face arrière de la remorque est éclairée par un feu rouge non éblouissant et par un feu blanc éclairant la plaque d'identité.
5) la face arrière gauche du dernier des autres véhicules traînés par un véhicule automoteur, doit être signalée par un feu non éblouissant éclairant rouge vers l'arrière.

Les prescriptions qui précèdent sont également applicables, lorsque les véhicules précités sub 1) à 5), accouplés à un véhicule automoteur, se trouvent à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique et que l'éclairage de la voie publique ne permet pas de les voir distinctement à une distance suffisante.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 20 septembre 1994)*

7) Les remorques, les véhicules forains et les roulottes non accouplés doivent être éclairés par au moins un feu blanc non éblouissant à l'avant et par au moins un feu rouge non éblouissant à l'arrière, placés l'un et l'autre sur le côté du véhicule opposé au bord de la chaussée le long duquel le véhicule est rangé. Si la longueur du véhicule ne dépasse pas 6 m, les deux feux peuvent être émis par un appareil unique fixé sur le côté précité du véhicule. L'emploi de ces feux n'est toutefois pas requis lorsque l'éclairage de la voie publique permet de voir distinctement le véhicule à une distance suffisante.»

Art. 151.

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, tout véhicule attelé en mouvement doit être signalé au moins par un feu unique non éblouissant éclairant blanc ou jaune vers l'avant et rouge ou jaune vers l'arrière. Ce feu doit être fixé à gauche du véhicule de manière à être visible de l'avant et de l'arrière. Si le feu en question ne peut être fixé au véhicule, il doit être porté par une personne marchant immédiatement à la gauche du véhicule. Dans ce cas, l'appareil unique doit émettre tant vers l'avant que vers l'arrière un feu jaune non éblouissant.

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

Cependant tout véhicule attelé en mouvement dont la longueur dépasse 6 m ou qui en tire un autre doit être éclairé au moins du côté gauche:

à l'avant du premier véhicule par un feu blanc ou jaune non éblouissant;

à l'arrière du dernier véhicule par un feu rouge non éblouissant.

Si ces feux ne peuvent être fixés aux véhicules, ils doivent être portés par des personnes marchant immédiatement à la gauche du ou des véhicules.

Les prescriptions qui précèdent sont également applicables lorsque les véhicules attelés se trouvent à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique et que l'éclairage de la voie publique ne permet pas de les voir distinctement à une distance suffisante.»

Art. 152.

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent:

1) les «tracteurs»[1] et les machines automotrices d'un poids propre supérieur à 400 kg qui ne peuvent être éclairés conformément aux prescriptions des articles 146 et 147 ci-dessus et dont la vitesse ne peut dépasser en palier 10 km/h. doivent être éclairés au moins par les feux suivants placés sur le côté gauche du véhicule:

   à l'avant par un feu blanc ou jaune non éblouissant,

   à l'arrière par un feu rouge non éblouissant.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«2) les fauteuils roulants et les fauteuils roulants à moteur circulant sur la chaussée ou conduits sur la chaussée par une personne en tant que piéton, doivent être éclairés à l'avant par au moins un feu blanc et à l'arrière par au moins un feu rouge. Ces feux peuvent être remplacés par un dispositif émettant tant vers l'avant que vers l'arrière un feu non éblouissant.»

3) les véhicules en mouvement dont l'éclairage n'est pas spécifié à la présente section, doivent être signalés par au moins un feu unique non éblouissant fixé au côté gauche du véhicule et éclairant blanc ou jaune vers l'avant et rouge ou jaune vers l'arrière. Si le feu unique en question ne peut être fixé au véhicule, il doit être porté par une personne marchant immédiatement à la gauche du véhicule. Dans ce cas l'appareil unique doit émettre tant vers l'avant que vers l'arrière un feu jaune non éblouissant.

4) les bêtes de trait non attelées, de charge ou de selle et les animaux isolés ou en troupeaux circulant sur une voie publique autre qu'un chemin de terre doivent être éclairés à l'avant par un feu blanc ou jaune non éblouissant et à l'arrière par un feu rouge non éblouissant. Toutefois, l'éclairage peut être assuré par un appareil unique qui doit être porté du côté gauche et émettre tant vers l'avant que vers l'arrière un feu jaune non éblouissant.

Les prescriptions du présent article sont également applicables lorsque les véhicules, les bêtes et les animaux précités se trouvent à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique et que l'éclairage de la voie publique ne permet pas de les voir distinctement à une distance suffisante.

(Règl. g.-d. du 10 avril 1975)

«Les feux prévus au présent article doivent être visibles, par atmosphère limpide, à une distance minimum de 150 m.»

Toutefois, les prescriptions de la présente section ne s'appliquent pas aux véhicules d'une largeur ne dépassant pas un mètre et qui sont conduits à la main par des piétons.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Art. 153.

Entre la tombée de la nuit et le lever du jour ainsi que de jour, lorsque la visibilité est réduite en raison des conditions atmosphériques ou météorologiques, les éléments de l'armée en colonne de marche, les cortèges, les processions et les groupes de piétons marchant en rangs doivent être éclairés à l'avant par un ou plusieurs feux blancs ou jaunes non éblouissants et à l'arrière par un ou plusieurs feux rouges non éblouissants. Ces feux peuvent être émis par un véhicule automoteur précédant la formation et par un véhicule la suivant, ce dernier véhicule devant en tout cas utiliser ses feux-croisement.

Si la formation est très longue, le flanc gauche doit être signalé par des feux jaunes non éblouissants qui éclairent vers l'avant et vers l'arrière. La distance entre deux feux consécutifs ne doit pas être supérieure à 25 mètres. Si le nombre de personnes d'une formation est inférieur à vingt, un feu jaune unique éclairant vers l'avant et vers l'arrière suffit. Il doit être porté immédiatement à la gauche de la formation.

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

Les prescriptions qui précèdent ne sont pas applicables à l'intérieur d'une agglomération, si l'éclairage de la voie publique permet de voir distinctement la formation à une distance suffisante.

Les feux prévus au présent article doivent être visibles par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 mètres.

Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux éléments de l'Armée qui participent à un exercice militaire. Elles s'appliquent sans préjudice des dispositions de l'article 170, paragraphe 2.»

Art. 154.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Il est interdit d'éclairer les véhicules, les piétons, les fauteuils roulants, les fauteuils roulants à moteur, les bêtes de trait non attelées, de charge ou de selle ainsi que les animaux isolés ou en troupeaux par des dispositifs d'éclairage autres que ceux prévus aux articles 144 à 153 ci-dessus, sans préjudice des dispositions des articles 42, 44, 49ter, 54 et 55.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux tramways.»

Art. 155.

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«Les prescriptions de la présente section ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux autres véhicules de l'Armée en manœuvre.»

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«X^e section. – Des prescriptions spéciales»

Art. 156.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«1. La circulation sur les autoroutes est réservée aux véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs, les quadricycles légers et les tracteurs, ainsi qu'aux remorques y accouplées, à condition que ces véhicules et ensembles de véhicules puissent réaliser en palier une vitesse de 40 km/h au moins.»

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«Sauf autorisation particulière à délivrer par le ministre des Transports, sont toutefois interdits sur autoroute:

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«a) la circulation des machines automotrices qui, en vertu de l'article 139, ne sont pas autorisées à circuler à une vitesse supérieure à 40 km/h;

b) la circulation des véhicules routiers automoteurs qui tractent des véhicules routiers traînés;»

c) les essais techniques ou scientifiques de véhicules automoteurs ou effectués à l'aide de véhicules automoteurs;

d) les compétitions sportives et les défilés publicitaires de véhicules automoteurs;

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 26 mai 2009)*

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«e)» le remorquage de véhicules en panne ou accidentés, à moins que la panne ou l'accident ne se soit produit sur autoroute.

Les interdictions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux véhicules de génie civil ou à usage public spécial, ni aux machines, si la présence sur autoroute de ces véhicules est indispensable pour y exécuter des travaux ou pour y remplir une mission de secours.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«2. Les véhicules admis à circuler sur les autoroutes ne peuvent y avoir accès que par les bretelles d'accès ou les chaussées munies du signal E,15 et ne peuvent en sortir que par les bretelles de sortie ou les chaussées munies du signal E,16.

3. Le conducteur qui circule sur une bretelle ou une chaussée d'accès à une autoroute, doit emprunter la voie d'accélération avant de s'engager sur les voies de circulation de l'autoroute et céder le passage aux conducteurs qui y circulent; si nécessaire, il doit s'arrêter avant de s'y engager.»

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«4. Le conducteur qui veut quitter l'autoroute doit emprunter à temps la voie de circulation de droite et s'engager au plus tôt sur la voie de décélération si une telle voie existe.

5. Il est interdit de pénétrer sur les bandes de terrain et les raccordements reliant les chaussées d'une autoroute, sauf signalisation contraire.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«6. Il est interdit de faire demi-tour ou marche arrière sur une autoroute.

En cas d'encombrement de la chaussée, et pour autant que le service l'exige, l'interdiction de faire marche arrière ne s'applique pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils fassent usage de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44. Cette interdiction ne s'applique pas non plus aux véhicules qui servent à l'entretien de la voirie ou qui ont pour mission d'assurer la sécurité de la circulation routière, à condition qu'ils fassent usage des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«7. Hormis le cas de force majeure, l'immobilisation d'un véhicule est interdite sur les chaussées, les bretelles ou chaussées d'accès et de sortie, les bandes et les places d'arrêt d'urgence ainsi que les accotements d'une autoroute.

Cette interdiction ne s'applique pas

a) aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation;

b) pour ce qui est de l'interdiction d'immobilisation sur les places d'arrêt d'urgence, aux véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que les agents tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation;

c) aux conducteurs de véhicules assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que ces véhicules soient signalés au moyen des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

(…)

8. Lorsque la dégradation de la fluidité de la circulation entrave le libre passage des véhicules en service urgent et énumérés à l'article 39 ou des véhicules énumérés au paragraphe 3. de l'article 118, les conducteurs qui circulent sur une autoroute comptant deux voies de circulation, doivent ménager un couloir médian et, conformément aux dispositions de l'article 137, se ranger et au besoin s'arrêter à l'approche d'un de ces véhicules. Les conducteurs qui empruntent la voie de gauche doivent serrer le plus près possible le bord gauche de celle-ci et les conducteurs qui empruntent la voie de droite doivent serrer le plus près possible le bord droit de celle-ci.

Dans les mêmes conditions, les conducteurs qui circulent sur une autoroute comptant trois voies de circulation doivent ménager, dans le sens de la circulation, un couloir situé à cheval sur la voie de gauche et la voie médiane. Les conducteurs qui empruntent la voie de gauche doivent serrer le plus près possible le bord gauche de celle-ci et les conducteurs qui empruntent la voie médiane doivent serrer le plus près possible le bord droit de celle-ci.

Dans ces cas, la circulation et l'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence et les places d'arrêt d'urgence sont autorisés.»

(Règl. g.-d. du 11 octobre 1983)

««9.»[1] Les prescriptions qui sont applicables à la circulation sur l'autoroute des véhicules et ensembles de véhicules couplés autorisés à dépasser les dimensions ou poids réglementaires, sont arrêtées par le ministre des Transports.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«10. Les conducteurs de véhicules doivent disposer à tout moment d'une réserve en carburant suffisante qui leur permette de rallier en toute circonstance une aire de service.

Les conducteurs de véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 t qui sont visés par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique doivent disposer à tout moment d'une réserve en carburant suffisante qui leur permette en toute circonstance de traverser le territoire du Grand-Duché de Luxembourg sur l'itinéraire de transit prescrit par le règlement grand-ducal du 5 mai 1994 susmentionné.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«11.» Pour le surplus, les règles prévues au présent chapitre VI sont applicables à la circulation sur l'autoroute.»

Art 156bis.

(Règl. g.-d. du 24 août 2007)

«1. Lorsqu'en raison de la situation du trafic ou de l'état des infrastructures autoroutières ou de leur équipement dus notamment à la dégradation des conditions de fluidité de la circulation ou des conditions d'ordre atmosphérique, la circulation sur une autoroute est ou risque d'être gênée, entravée ou rendue dangereuse, les interdictions et limitations prévues aux alinéas suivants sont d'application.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

Les interdictions et limitations sont déclenchées sur décision des instances publiques compétentes pour gérer le Centre de contrôle du trafic prévu par l'article 6 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Les décisions sont prises en fonction des informations recueillies par le Centre de contrôle sur la situation du trafic et l'état des infrastructures qui tiennent compte notamment de la capacité, du débit, de la vitesse et de la densité de la circulation ainsi que des précipitations et de la visibilité. Elles sont levées dès que les circonstances qui les justifient ne sont plus données.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Dans les conditions qui précèdent, le dépassement est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg. L'interdiction est indiquée par le signal C,13ba, la fin de l'interdiction étant indiquée suivant le cas par les signaux C,17a ou C,17d. Sans préjudice des dispositions de l'article 139, la vitesse est limitée à 90 km/h, 70 km/h ou 50 km/h suivant le niveau de dégradation de la situation du trafic ou de l'état des infrastructures ou de leur équipement et en fonction de critères techniques préétablis tenant compte des facteurs dont question *(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)* «à l'alinéa 1er». La vitesse maximale autorisée est indiquée par le signal C,14 portant respectivement les inscriptions 90, 70 et 50. La fin de la limitation dérogatoire de la vitesse est indiquée suivant le cas par les signaux C,17a ou C,17b.»

En cas d'encombrement d'une voie de circulation d'une chaussée d'autoroute ou de la nécessité temporaire de son ouverture à contresens, il est interdit aux conducteurs de véhicules de l'emprunter dans le sens de leur circulation. L'obligation de quitter la voie de circulation, l'interdiction de l'emprunter et la fin de cette interdiction sont indiquées par des signaux colorés lumineux repris à l'article 109, paragraphe 1., sixième alinéa.

(Règl. g.-d. du 24 février 2012)

«2. En cas de verglas, de neige abondante ou de dégel, le directeur de l'administration des Ponts et Chaussées peut interdire la circulation des véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes sur des tronçons déterminés ou sur l'ensemble du réseau autoroutier. Cette interdiction est applicable dès que la mention «circulation interdite poids lourds > 7,5t» est affichée sur les panneaux de signalisation à message variable adéquats gérés par le Centre de contrôle du trafic mentionné au paragraphe 1. Cette interdiction n'est pas applicable aux véhicules suivants, pour autant que le service l'exige:

- les véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39;
- les véhicules des gestionnaires du réseau autoroutier;
- les véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de la voie publique, ainsi que les véhicules assurant l'approvisionnement en sel et en saumure des centres de gestion de la voirie publique;
- les véhicules assurant le dépannage ou la réparation d'un véhicule tombé en panne.

Les véhicules visés par l'interdiction de circuler et qui, au moment de l'application de celle-ci, circulent sur une autoroute soumise à cette interdiction, doivent

- lorsqu'ils sont en transit conformément au règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique, rejoindre une aire de service sur le chemin le plus court après le premier panneau de signalisation à message variable sur lequel l'interdiction est affichée;
- lorsqu'ils ne sont pas en transit conformément au règlement grand-ducal précité, quitter cette autoroute sur le chemin le plus court après le premier panneau de signalisation à message variable sur lequel l'interdiction est affichée.

Les dispositions réglementaires qui interdisent à partir d'une bretelle de sortie d'une autoroute soumise à cette interdiction l'accès à la voirie normale aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs, sont suspendues pour la durée d'application de cette interdiction. Les signaux placés en vertu desdites dispositions sur les bretelles de sortie sont masqués par l'administration des Ponts et Chaussées pour la durée d'application de l'interdiction.

Le directeur de l'administration des Ponts et Chaussées lève l'interdiction de circuler dès que les circonstances qui la justifient ne sont plus données.»

«3.»[1] Une limitation dérogatoire de la vitesse peut être déclenchée sur décision des instances publiques compétentes pour gérer le Centre de contrôle mentionné au paragraphe 1. sur information transmise au Centre de contrôle par l'administration de l'Environnement, lorsque les concentrations en ozone troposphérique dépassent le seuil de 160 µg/m^3 mesuré sur une heure. Dans ce cas, la vitesse maximale autorisée est limitée à 90 km/h, sans préjudice des dispositions de l'article 139. La limitation dérogatoire est levée dès que les circonstances qui la justifient en vertu du règlement grand-ducal du 2 avril 2003 portant application de la directive 2002/3/CE du Parlement Européen et du Conseil du 12 février 2002 relative à l'ozone dans l'air ambiant ne sont plus données et après que le Centre de contrôle en a été informé par l'administration de l'Environnement.

La limitation dérogatoire de la vitesse est indiquée par le signal C,14 adapté.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 24 février 2012.

«4.»[1] En cas de fermeture ou d'existence d'un passage difficile à caractère temporaire sur un ou plusieurs tronçons de la grande voirie, le trafic automobile est dévié sur un itinéraire de rechange déterminé par le plan de gestion du trafic mis en œuvre en application de l'article 6 de la loi du 16 août 1967 précitée.

L'obligation de quitter une voie de circulation ou l'interdiction de l'emprunter sont indiquées par le signal coloré lumineux de couleur rouge repris in fine au paragraphe 1. de l'article 109 ou par le signal D,2 placé sur la voie de circulation interdite à la circulation. L'obligation de quitter une chaussée ou l'interdiction de l'emprunter sont indiquées par le même signal coloré lumineux de couleur rouge ou par les signaux C,1a ou C,2a complétés, le cas échéant, par le signal D,2.

Lorsque la sécurité de la circulation l'exige, la signalisation est annoncée en amont, à distance adéquate, par un signal adapté de type G,5 ou par une signalisation d'approche qui reprend les signaux respectifs complétés par un panneau additionnel portant l'inscription de la distance qui sépare les signaux de l'endroit à partir duquel ils s'appliquent.»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«5. Les interdictions et limitations prévues par le présent article ainsi que l'obligation de quitter une voie de circulation en amont d'un tronçon fermé ou ouvert à contresens s'appliquent à partir du support porteur de panneaux de signalisation à messages variables ou des signaux colorés lumineux précités le plus approprié en amont du tronçon de chaussée d'autoroute où lesdites interdictions et limitations sont d'application. Elles prennent fin en aval de ce tronçon à partir du premier support porteur approprié ou à partir de tout autre endroit approprié situé en amont du premier support, moyennant la mise en place d'une signalisation conforme au paragraphe 1er du présent article. Le plafond réglementaire de la vitesse admise peut être réduit de façon progressive en amont du tronçon comportant une des limitations de vitesse prévues à l'alinéa 3 du paragraphe 1er.»

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

***«*Art. 156ter.**

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«1. La circulation sur les routes pour véhicules automoteurs est réservée aux véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs, les quadricycles légers et les tracteurs, ainsi qu'aux remorques y accouplées, à condition que ces véhicules et ensembles de véhicules puissent réaliser en palier une vitesse de 40 km/h au moins.»

Sauf autorisation particulière à délivrer par le ministre des Transports, sont toutefois interdits sur les routes pour véhicules automoteurs:

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«– la circulation des machines automotrices, qui en vertu de l'article 139 ne sont pas autorisées à circuler à une vitesse supérieure à 40 km/h;

– la circulation des véhicules routiers automoteurs qui tractent des véhicules routiers traînés;»

Les interdictions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux véhicules de génie civil ou à usage public spécial, ni aux machines, si la présence de ces véhicules sur une route pour véhicules automoteurs est indispensable pour y exécuter des travaux ou pour y remplir une mission de secours.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«2. Les véhicules admis à circuler sur les routes pour véhicules automoteurs ne peuvent y avoir accès que par les bretelles d'accès ou les chaussées munies du signal E,17 et ne peuvent en sortir que par les bretelles de sortie ou les chaussées munies du signal E,18.

3. Le conducteur qui circule sur une bretelle ou une chaussée d'accès à une route pour véhicules automoteurs, doit emprunter la voie d'accélération avant de s'engager sur les voies de circulation de la route pour véhicules automoteurs et céder le passage aux conducteurs qui y circulent; si nécessaire, il doit s'arrêter avant de s'y engager.»

4. Le conducteur qui veut quitter une route pour véhicules automoteurs doit s'engager au plus tôt sur la voie de décélération si une telle voie existe.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«5. Il est interdit de faire demi-tour ou marche arrière sur une route pour véhicules automoteurs.

En cas d'encombrement de la chaussée, et pour autant que le service l'exige, l'interdiction de faire marche arrière ne s'applique pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils fassent usage de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44. Cette interdiction ne s'applique pas non plus aux véhicules qui servent à l'entretien de la voirie ou qui ont pour mission d'assurer la sécurité de la circulation routière, à condition qu'ils fassent usage des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 24 février 2012.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«6. Hormis le cas de force majeure, l'immobilisation d'un véhicule est interdite sur les chaussées, les bretelles ou chaussées d'accès et de sortie, les bandes et les places d'arrêt d'urgence ainsi que les accotements d'une route pour véhicules automoteurs.

Cette interdiction ne s'applique pas

a) aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation;

b) pour ce qui est de l'interdiction d'immobilisation sur les places d'arrêt d'urgence, aux véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que les agents tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation;

c) aux conducteurs de véhicules assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que ces véhicules soient signalés au moyen des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

(…)»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«7. Les conducteurs de véhicules doivent disposer à tout moment d'une réserve en carburant suffisante qui leur permette de rallier en toute circonstance une aire de service.

Les conducteurs de véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 t qui sont visés par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique doivent disposer à tout moment d'une réserve en carburant suffisante qui leur permette en toute circonstance de traverser le territoire du Grand-Duché de Luxembourg sur l'itinéraire de transit prescrit par le règlement grand-ducal du 5 mai 1994 susmentionné.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«8.» Pour le surplus, les règles prévues au présent chapitre VI. sont applicables à la circulation sur les routes pour véhicules automoteurs.»

Art. 157.

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

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

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 15 janvier 2003)*

Art. 158.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Il est interdit aux conducteurs d'autobus de laisser ou de faire monter ou descendre des voyageurs à des endroits autres que les arrêts d'autobus et les gares routières signalés comme tels.

Il est interdit aux conducteurs de tramways de laisser ou de faire monter ou descendre des voyageurs à des endroits autres que les arrêts de tramways et les gares routières signalés comme tels. Il est interdit aux mêmes conducteurs de laisser ou de faire descendre des voyageurs sur la chaussée du côté emprunté par la circulation, lorsque les rails ne se trouvent pas au milieu de la chaussée.

Il est interdit aux voyageurs de monter dans un autobus ou un tramway ou d'en descendre avant l'arrêt complet du véhicule et à des endroits autres que les arrêts d'autobus, les arrêts de tramways et les gares routières signalés comme tels.

2. Il est interdit aux conducteurs d'autobus et de tramways de laisser ou de faire monter plus de voyageurs que le véhicule ne comporte de places assises et de places debout.»

Art. 159.

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Sans préjudice des dispositions concernant l'exploitation des chemins de fer, il est défendu aux usagers de se faire traîner ou remorquer par un véhicule sur rails.»

Art. 160.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«1. Les conducteurs de véhicules autres que ceux sur rails doivent observer les prescriptions suivantes sur la voie publique:

a) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs autres qu'un motocycle ou un cyclomoteur de lâcher le volant simultanément des deux mains, tant que le véhicule est en mouvement.

Il est interdit aux conducteurs de motocycles et de cyclomoteurs de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des repose-pieds ou des pédales, tant que le véhicule est en mouvement.

b) Il est interdit aux conducteurs de véhicules de traîner ou de pousser des motocyclistes, des cyclomotoristes, des cyclistes ou des cycles non montés; il est interdit aux conducteurs de motocycles, de cyclomoteurs et de cycles de se faire traîner ou pousser par un véhicule.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de traîner une personne montée sur skis ou sur traîneau; il est interdit à toute personne montée sur skis ou sur traîneau de se faire traîner par un véhicule automoteur.

c) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler dans une descente en roue libre ou avec le moteur arrêté.

d) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler à deux de front, à moins qu'il n'y ait plus d'une voie de circulation dans le même sens.

e) L'usage de l'échappement libre, la mise en marche bruyante ou l'essai bruyant du moteur sont interdits.

f) Il est interdit de laisser tourner sans nécessité technique le moteur d'un véhicule immobilisé pendant un temps prolongé, à l'arrêt, en stationnement ou en parcage, même pour le faire chauffer ou faire chauffer l'habitacle du véhicule.

g) Il est interdit de faire crisser sans nécessité les pneus d'un véhicule lors du démarrage, du freinage ou lors de la négociation d'un virage.

h) Il est interdit de claquer bruyamment sans nécessité les portes, le capot ou le couvercle de malle d'un véhicule.

i) Il est interdit de charger ou de décharger bruyamment un véhicule.

j) Il est interdit de repasser sans nécessité au même endroit dans une agglomération.

k) Il est interdit d'effectuer ou de faire effectuer des réparations à un véhicule, sauf en cas d'urgence.

l) Il est interdit de laver ou de faire laver un véhicule.

m) Il est interdit de laisser le moteur en marche ou de fumer pendant le ravitaillement en carburant du véhicule.

n) Les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs, de quadricycles légers, de tricycles, de quadricycles et de motocycles, avec ou sans side-cars, doivent porter un casque de protection homologué par un Etat membre des Communautés Européennes; ils doivent avoir fermé solidement les jugulaires du casque dès que le véhicule est en mouvement.»

(Règl. g.-d. du 28 avril 2014)

«Ces prescriptions ne sont pas applicables aux:

1° conducteurs et passagers de cyclomoteurs à trois roues, de quadricycles légers, de tricycles et de quadricycles, dès lors que ces véhicules sont munis d'une carrosserie;»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«2° conducteurs et passagers de cyclomoteurs à deux roues et de motocycles, avec ou sans side-cars, dès lors que ces véhicules sont munis d'une carrosserie et équipés d'ancrages pour ceintures de sécurité et de ceintures de sécurité répondant aux exigences du paragraphe 1er de l'article 24quinquies et à condition pour le conducteur et les passagers d'utiliser ces ceintures conformément à l'article 160bis lorsque le véhicule est en circulation;»

3° conducteurs et passagers de cyclomoteurs et de quadricycles légers lorsqu'ils assurent, à l'intérieur d'une agglomération, une distribution de porte-à-porte nécessitant des descentes répétées du véhicule et qu'ils circulent à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«o) Le conducteur d'une charrette à bras doit tirer celle-ci au lieu de la pousser, lorsque le chargement de la charrette ne lui laisse pas une visibilité suffisante vers l'avant;

p) Il est interdit de traîner un véhicule par un fauteuil roulant ou par un fauteuil roulant à moteur.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«2. Outre les prescriptions du paragraphe 1. sous b), les conducteurs de cycles doivent observer les prescriptions suivantes:

a) Il leur est interdit de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des pédales tant que le cycle est en mouvement.

b) Il leur est interdit de toucher un autre usager ou véhicule tant que le cycle est en mouvement.

c) Il leur est interdit de circuler à plus de deux de front; toutefois, les concurrents participant à une course cycliste peuvent circuler à plusieurs de front, à condition d'emprunter la moitié droite de la chaussée; ceux-ci peuvent emprunter toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle leur est réservée.

d) Ils doivent se mettre en file:

1° à l'intérieur d'une agglomération;

2° entre la tombée de la nuit et le lever du jour;

3° dans les cas visés à l'article 120;

4° dès qu'ils doivent s'attendre au dépassement ou au croisement par un véhicule automoteur.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«e) Aux passages pour piétons et cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, ils ne doivent s'engager sur le passage qu'avec prudence et en tenant

compte de la distance et de la vitesse des véhicules qui s'en approchent ; aux gués pour cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, ils doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée qu'ils traversent.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«f) Ils doivent mettre pied à terre en cas d'encombrement de la chaussée ou d'impossibilité de se conformer aux prescriptions du présent arrêté; ils doivent dans ce cas conduire le cycle à la main.»

(Règl. g.-d. du 10 septembre 2012)

«3. En cas de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre, un véhicule automoteur peut seulement être conduit sur la voie publique avec des pneus qui présentent, selon la catégorie de véhicule concernée, soit les caractéristiques décrites respectivement au point 2.2. du Règlement ECE N° 30 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques ou au point 2.2.3. du Règlement ECE N° 54 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques et qui comportent le marquage décrit au point 3.1.5. de ces mêmes Règlements (pneus M + S ou M. S. ou M & S), soit les caractéristiques décrites au point 2.11. du Règlement ECE N° 117 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé et qui comportent le marquage décrit aux points 4.2.6. (pneus M + S ou M. S. ou M & S) ou 4.2.7. (⛄) de ce Règlement. Par dérogation à ce qui précède, les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 ainsi que les motor-homes dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, peuvent être conduits dans ces conditions météorologiques si les roues de tous les essieux moteurs sont munies de pneus répondant aux conditions précitées.

Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux véhicules automoteurs de la catégorie L, aux tracteurs, aux machines automotrices et, pour autant que des pneus tels que décrits à l'alinéa précédent n'existent par construction pas pour ces véhicules,

– aux véhicules spéciaux autres que les motor-homes;
– aux véhicules de l'Armée, de la Police grand-ducale, de l'administration des Douanes et Accises, de l'administration des Services de Secours ainsi que des services d'incendie et de sauvetage communaux.»

Art. 160bis.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Les passagers de véhicules routiers automoteurs doivent utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité.

Sans préjudice des dispositions des paragraphes 3., 4., 5. et 6., les conducteurs et les passagers de véhicules routiers automoteurs doivent porter les ceintures de sécurité chaque fois que la place occupée en est effectivement munie, même en l'absence d'une prescription afférente. Dans les véhicules des catégories M2 et M3, les passagers sont informés de l'obligation du port de la ceinture de sécurité par le pictogramme dont question à l'article 24quinquies paragraphe 4. sous b.

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

Le port d'une ceinture de sécurité sous-abdominale ou du seul élément sous-abdominal d'une ceinture de sécurité à trois points est autorisé:

(Règl. g.-d. du 17 octobre 2008)

«– pour les candidats au permis de conduire, les conducteurs adultes et les passagers adultes de véhicules routiers automoteurs, pour autant que la taille de ces personnes n'atteint pas 150 cm;»
– pour le transport d'enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans les véhicules des catégories M2 et M3;
– pour le transport d'enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans les véhicules et dans les conditions dont question aux deuxième et troisième alinéas du paragraphe 5.

2. Les conducteurs de véhicules routiers automoteurs, autres que ceux des catégories M2 et M3, sont responsables du transport des enfants mineurs dans les conditions du présent article.

3. Les dispositions du paragraphe 1. ne sont pas applicables aux passagers des véhicules routiers des catégories M2 et M3 affectés au transport local et circulant en zone urbaine ou en agglomération, dans le cadre des services réguliers ou des services occasionnels de «transports publics»[1], tels que définis à l'article 4 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

4. *(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)* «Il est interdit dans les véhicules routiers automoteurs, autres que ceux des catégories M2 et M3, de transporter des enfants âgés de moins de 3 ans autrement que placés dans un dispositif de retenue spécial couvert par une marque d'homologation délivrée soit sur base du règlement (ECE) N° 44 concernant les prescriptions uniformes rela-

1 Remplacé par le règl. g.-d. du 22 juin 2017.

tives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants, soit du règlement (ECE) N° 129 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants utilisés à bord des véhicules automobiles, soit de la directive 77/541/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur, ou de toute adaptation ultérieure desdits règlements ou de ladite directive.»

Ce dispositif de retenue doit être installé conformément aux indications du fabriquant, il doit être adapté au poids de l'enfant transporté et lui serrer de manière adéquate le corps dès que le véhicule se trouve en mouvement.

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 équipées d'un coussin gonflable de type frontal, à moins que ce coussin n'ait été désactivé, de façon manuelle ou automatique.

(Règl. g.-d. du 17 octobre 2008)

«5. Il est interdit dans les véhicules routiers des catégories M1, N1, N2 et N3, dans les motor-homes ainsi que dans les véhicules routiers des catégories L2, L5, L6 et L7 munis d'une carrosserie, de transporter des enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm autrement que placés dans un dispositif de retenue spécial répondant aux exigences du paragraphe 4.

Toutefois, dans les véhicules des catégories M1 et N1 ainsi que dans les motor-homes, lorsqu'il s'agit d'un transport occasionnel de courte distance de 5 personnes au maximum, y compris le conducteur, et qu'un nombre suffisant de dispositifs de retenue spéciaux n'est pas disponible, ces enfants peuvent être transportés sans prendre place dans un dispositif de retenue spécial à condition:

– de porter la ceinture de sécurité dans les conditions du dernier alinéa du paragraphe 1,
– et d'occuper des places assises qui ne font pas partie de la rangée avant pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation.

Cette disposition s'applique également au troisième enfant transporté à l'arrière de ces véhicules si en raison d'un manque d'espace, l'installation d'un troisième dispositif de retenue spécial n'y est pas possible.

Ces mêmes enfants doivent porter la ceinture de sécurité dans les conditions du dernier alinéa du paragraphe 1.:

– dans les véhicules dont question au premier alinéa du présent paragraphe, si le poids de l'enfant dépasse 36 kg;
– dans les taxis, à défaut de dispositif de retenue spécial,

et occuper des places assises qui ne font pas partie de la rangée avant du véhicule, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation.

Dans les véhicules routiers automoteurs non munis de ceintures de sécurité, ces enfants doivent occuper une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant du véhicule.»

6. Les prescriptions du présent article s'appliquent également aux conducteurs et passagers des véhicules routiers automoteurs qui sont immatriculés à l'étranger dans la mesure où ces véhicules sont équipés de ceintures de sécurité ou que des dispositifs de retenue pour enfants se trouvent à bord de ces véhicules, à moins que ces conducteurs ou passagers ne soient munis d'autorisations les exemptant du port de la ceinture de sécurité pour des raisons médicales et portant le symbole prévu par l'article 5 de la directive modifiée 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«**Art. 160ter.**

1. Les prescriptions de l'article 160bis ne sont pas applicables:

a) aux conducteurs et passagers de véhicules routiers automoteurs, lorsqu'ils assurent, à l'intérieur d'une agglomération, une distribution de porte-à-porte nécessitant des descentes répétées du véhicule;
b) aux personnes qui justifient d'une contre-indication médicale grave au port de la ceinture de sécurité ou à l'usage d'un dispositif de retenue spécial, et qui sont titulaires d'une autorisation afférente délivrée par le ministre des Transports. Cette autorisation est établie sur production d'un certificat médical récent indiquant la nature et la durée de la contre-indication médicale ainsi que sur avis motivé de la commission médicale prévue à l'article 90. L'autorisation doit être exhibée sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation. Elle porte le symbole prévu par l'article 5 de la directive modifiée 91/671/CEE, précitée;
c) aux conducteurs qui exécutent une marche arrière;
d) aux membres de la police grand-ducale lors de missions particulières d'intervention imminente ou de protection rapprochée, de même que lors de missions où un équipement ou une position spéciaux rendent le port de la ceinture de sécurité impossible;
e) aux membres des services d'incendie lors de missions où un équipement spécial rend le port de la ceinture de sécurité impossible;
f) aux personnes à mobilité réduite transportées dans des fauteuils roulants ou sur des sièges spécialement adaptés.»

(Règl. g.-d. du 17 octobre 2008)

«g) au personnel accompagnant dans les autobus et les autocars, lorsque leur mission d'assistance ou de surveillance l'exige;

h) aux passagers des autobus et autocars, emmenés à quitter leur place assise temporairement.»

Art. 161.

Les propriétaires et conducteurs d'animaux doivent observer les prescriptions suivantes:

1° Tout véhicule attelé doit avoir un conducteur. Cependant, si les animaux attelés au deuxième véhicule sont attachés à l'arrière du véhicule qui précède, il suffit d'un seul conducteur pour les deux véhicules.

2° Les dispositifs de conduite et d'attelage doivent permettre au conducteur de rester maître des animaux attelés et de diriger son véhicule avec sûreté.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 1963)

3° «Les bêtes de trait, de charge ou de selle ainsi que les bestiaux isolés ou en troupeaux ne peuvent circuler sur la voie publique que pour autant qu'ils sont escortés.

Le ou les conducteurs d'animaux doivent se trouver toujours à une distance telle de leurs bêtes qu'ils sont en mesure de les diriger.»

4° Il est défendu:

a) de laisser divaguer des animaux sur la voie publique;

b) de laisser paître sur les accotements des voies publiques autres que les chemins de terre des animaux de toute espèce qui ne sont pas tenus en laisses.

5° La conduite d'animaux sur les voies publiques doit être assurée de telle manière que leur croisement ou dépassement puisse s'effectuer dans des conditions satisfaisantes. Les troupeaux ne doivent pas s'arrêter sur la chaussée.

6° Les animaux dangereux ne peuvent circuler sur la voie publique que si toutes les précautions sont prises pour empêcher qu'ils ne causent un dommage ou un danger.

Art. 162.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 1963)

«Les piétons doivent observer les règles suivantes:

1° Ils doivent circuler sur les trottoirs pour autant qu'ils sont praticables. Si la chaussée n'est bordée que d'un seul trottoir praticable, l'usage de ce trottoir est obligatoire. Les piétons qui poussent un cycle à la main ou transportent des objets encombrants ne doivent pas causer une gêne importante pour les autres piétons. Si cette gêne ne peut être évitée, ils doivent emprunter la chaussée.

2° A défaut de trottoir ou si celui-ci est impraticable, ils doivent emprunter l'accotement.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«3° A défaut de trottoir ou d'accotement ou si ceux-ci sont impraticables, ils sont autorisés à emprunter la piste cyclable ou la chaussée.

Si les piétons circulent sur la chaussée, ils sont obligés d'emprunter le côté gauche de celle-ci par rapport au sens de leur marche, sauf en cas d'inconvénient résultant de la configuration particulière des lieux. Toutefois, un piéton qui pousse un cycle à la main doit toujours emprunter le côté droit de la chaussée dans le sens de sa marche. Il en est de même pour les personnes qui circulent sur la chaussée en fauteuil roulant ou en fauteuil roulant à moteur ainsi que pour les personnes qui conduisent un fauteuil roulant ou un fauteuil roulant à moteur en tant que piéton.»

4° Ils ne doivent s'engager sur la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger et sans gêner les autres usagers.

5° Ils doivent traverser la chaussée perpendiculairement à son axe.

6° Une fois engagés dans la traversée de la chaussée, ils ne doivent ni s'attarder ni s'arrêter sans nécessité.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«7° Aux passages pour piétons et aux passages pour piétons et cyclistes, il leur est interdit de traverser la chaussée en dehors de ces passages, à moins qu'ils ne se trouvent à une distance supérieure à 30 mètres d'un tel passage.

8° Aux passages souterrains et aux passages supérieurs pour piétons, il leur est interdit de traverser la chaussée à niveau, à moins qu'ils ne se trouvent à une distance supérieure à 30 mètres d'un tel passage. Cette disposition ne s'applique pas aux personnes qui circulent en fauteuil roulant ou en fauteuil roulant à moteur ainsi qu'aux personnes conduisant un fauteuil roulant ou un fauteuil roulant à moteur comme piéton, si les passages souterrains ou supérieurs pour piétons ne sont pas aménagés de sorte à rendre l'accès possible à ces catégories d'usagers. Dans ces conditions, ils ne doivent s'engager sur la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger et sans gêner les autres usagers.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«9° Aux passages pour piétons, aux passages pour piétons et cyclistes et aux gués pour piétons où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux, ils ne doivent s'engager sur le passage que si le feu vert est indiqué à leur intention. Aux gués pour piétons où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux du système unicolore rouge, ils ne doivent s'engager sur le gué que si le feu éteint est indiqué à leur intention.

10° Aux passages pour piétons, aux passages pour piétons et cyclistes et aux gués pour piétons où la circulation n'est pas réglée par des signaux colorés lumineux, ils ne doivent s'engager sur le passage ou le gué qu'avec prudence et en tenant compte de la distance et de la vitesse des véhicules qui s'en approchent.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«11° Ils doivent libérer le passage aux véhicules en service urgent énumérés à l'article 39, dès lors que ces véhicules signalent leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44.»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Les prescriptions du présent article s'appliquent également aux piétons qui poussent un cycle à la main ainsi qu'aux piétons qui conduisent une voiture d'enfants.

Les piétons qui forment un groupe, un cortège autorisé ou une procession et les éléments de l'armée en colonne de marche sont autorisés à circuler sur la chaussée et doivent dans ce cas emprunter le côté droit.»

Les prescriptions du présent article ne sont applicables ni aux piétons pendant les heures où la circulation des véhicules sur la chaussée est interdite, ni aux personnes procédant à l'aménagement, à l'entretien et au nettoyage de la voie publique.

Les conducteurs de charrettes, de brouettes et d'animaux de charge, de trait ou de selle ainsi que les conducteurs de bestiaux isolés ou en troupeaux doivent se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée dans le sens de leur marche.»

Art. 162bis.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Il est interdit de jouer sur la voie publique.

Toutefois, les enfants âgés de moins de dix ans peuvent jouer sur les trottoirs, les chemins de terre, les chemins des parcs publics ainsi que dans les zones résidentielles et les zones piétonnes, à condition de ne pas gêner ou de ne pas mettre en danger les autres usagers.

Dans le contexte du présent article, sont notamment considérés comme jouets, les moyens suivants de locomotion sur roues dont font usage les enfants: vélos d'enfant, tri- ou quadricycles d'enfant, autos d'enfant, trottinettes et patins à roulettes. Toutefois, ne sont pas considérés comme jouets, les engins munis d'un moteur qui leur permet de circuler par leurs moyens propres, et qui, par construction, dépassent une vitesse de 6 km/h.

2. L'utilisation, par des piétons âgés de dix ans ou plus, de dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer, tels que notamment les patins à roulettes, les skateboards et les inlineskates, est interdite sur la voie publique. Toutefois, sur les parties de la voie publique munies des signaux C,2, D,4, D,5, D,5a, D,5b, E,25a ou E,27a, l'utilisation de ces dispositifs peut être autorisée par le panneau additionnel du modèle 6b sur la base d'un règlement dûment approuvé. Cette autorisation vise également les enfants de moins de dix ans, dès lors qu'ils sont accompagnés d'une personne âgée de quinze ans au moins.

Il est interdit aux piétons qui utilisent les dispositifs mentionnés ci-avant de gêner ou de mettre en danger les autres usagers.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Art. 162ter.

En zone de rencontre et en zone résidentielle les règles suivantes sont d'application:

– les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique;
– les piétons ne doivent pas entraver sans nécessité la circulation des autres usagers;
– les conducteurs ne doivent pas mettre en danger, ni gêner les piétons et ils doivent s'arrêter en cas de besoin;
– le stationnement des véhicules est interdit, sauf aux endroits signalés ou marqués comme emplacements de stationnement ou de parcage.»

(Règl. g.-d. du 16 août 1982)

«Art. 162quater.

En zone piétonne les règles suivantes sont d'application:

a) les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique;

b) la circulation des véhicules qui y ont accès peut être limitée dans le temps, et les autorités communales compétentes peuvent obliger les conducteurs des véhicules qui y ont accès, à être munis d'un signe distinctif particulier qu'elles délivrent à ces fins;

c) les déplacements des véhicules doivent se faire par le trajet le plus court;

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«d) sauf signalisation contraire, la circulation des cycles ainsi que des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer, tels que notamment les patins à roulettes, les skateboards et les inline-skates, est interdite;»

e) les conducteurs ne doivent ni mettre en danger les piétons, ni les gêner, et ils doivent s'arrêter en cas de besoin;

f) les piétons ne doivent pas entraver sans nécessité la circulation des autres usagers;

g) le stationnement est interdit.»

XIe section. – Des mesures en cas d'accident

Art. 163.

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«A. - Tout conducteur d'un véhicule automoteur, qui se trouve impliqué dans un accident, doit:

1° s'arrêter immédiatement et constater les conséquences de l'accident;

2° prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation;

3° à la demande d'autres personnes impliquées dans le même accident, leur communiquer son identité.

B. - Si l'accident n'a provoqué que des dommages matériels, toutes les personnes impliquées doivent en outre, rester sur place pour procéder en commun aux constatations nécessaires et, le cas échéant, faire appel aux agents de la «Police grand-ducale»[1].

Si la partie lésée n'est pas présente, les personnes impliquées doivent, autant que possible, fournir sur place leurs nom et adresse. Elles doivent communiquer leur identité en tout cas et au plus tôt à la partie lésée par la voie la plus directe ou par l'intermédiaire de la «Police grand-ducale»[1].

C. - Si l'accident a causé la mort ou des dommages corporels, toute personne impliquée et non blessée doit en outre:

a) porter secours aux blessés;

b) rester sur place jusqu'à ce que les agents de la «Police grand-ducale»[1] aient procédé aux constatations nécessaires sur le lieu de l'accident.

Ne se soustrait cependant pas à son devoir de rester sur place celui qui s'éloigne temporairement du lieu de l'accident soit pour porter secours aux blessés, soit pour accomplir un devoir de secours inéluctable, soit pour faire appel aux agents de la «Police grand-ducale»[1], après avoir fourni à des personnes présentes ses nom et adresse.

Dans tous les cas, il doit se présenter le plus tôt possible aux agents chargés des constatations.

D. - Les dispositions du présent article sont applicables à tout autre usager dans la mesure où elles sont susceptibles de lui être appliquées.

E. - Toute personne non impliquée dans l'accident doit porter secours aux blessés dans la mesure qu'on peut exiger d'elle.»

1 Modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).

Chapitre VII.- Arrêt, stationnement et parcage

Ire section. – De l'arrêt

Art. 164.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Tout véhicule ou animal arrêté doit être placé de manière à:

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«a) se trouver du côté droit de la chaussée et être dirigé dans le sens de la circulation, à moins que l'arrêt ne soit interdit de ce côté;

b) être dirigé dans le sens de la circulation, dans le cas d'une voie à sens unique;»

«c)»[1] se trouver à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée, en une seule file et, si possible, sur ou au-delà de la ligne de rive ou sur l'accotement;

«d)»[1] ne pas gêner la circulation des autres véhicules, notamment celle des autobus, des véhicules sur rails et des véhicules en service urgent; hormis le cas des véhicules en service urgent, cette disposition ne s'applique pas aux autobus qui s'arrêtent à un arrêt d'autobus signalé comme tel, dès lors qu'ils s'arrêtent à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée;

«e)»[1] ne pas entraver les entrées et les sorties des parkings et des garages publics ou privés, les accès carrossables des immeubles et les accès aux emplacements de stationnement privés.

2. L'arrêt des véhicules ou animaux est interdit:

a) aux endroits pourvus du signal C,19;

b) en tout endroit où ils sont susceptibles de constituer un danger pour les autres usagers ou de gêner sans nécessité la circulation;

(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)

«c) sur les parties de la voie publique réservées aux piétons ou à d'autres usagers, sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire;»

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«d) à moins de 12 mètres de part et d'autre des points d'arrêt signalés comme tels des autobus et des tramways, sauf signalisation ou marquage dérogatoires ou sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire; cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules des services de transports publics, aux tramways et aux véhicules effectuant le ramassage scolaire qui desservent ces points d'arrêt, aux taxis ainsi qu'aux véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de ces points d'arrêt ou de la voie publique ou assurant l'entretien de l'équipement routier, pour autant que le service de ces derniers l'exige et à condition que leur intervention soit signalée au moyen des feux jaunes prévus à l'article 44;»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«e) sur les passages pour piétons, les passages pour piétons et cyclistes, les gués pour piétons et les gués pour cyclistes ainsi qu'à moins de 5 mètres de part et d'autre de ces passages ou gués, sauf signalisation dérogatoire temporaire ou sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire;»

f) sur les passages à niveau;

g) sur les ponts;

h) dans les tunnels;

i) à proximité du sommet d'une côte ou dans un virage situés hors agglomération, lorsque la visibilité n'est pas assurée dans les deux sens à 100 mètres au moins;

j) à des endroits où les signaux routiers ou les signaux colorés lumineux seraient masqués à la vue des autres usagers;

k) à la hauteur d'une ligne de sécurité, lorsque la partie de la chaussée restant libre entre le véhicule ou l'animal à l'arrêt et la ligne de sécurité n'est pas d'au moins 3 mètres; cette interdiction ne s'applique pas aux autobus qui s'arrêtent à un arrêt d'autobus signalé comme tel.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«l) sur une surface de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue ou discontinue, sauf signalisation dérogatoire ou sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

IIe section. – Du stationnement

Art. 165.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Tout véhicule ou animal en stationnement doit être placé de manière à:

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«a) se trouver du côté droit de la chaussée et être dirigé dans le sens de la circulation, à moins que le stationnement ne soit interdit de ce côté;

b) être dirigé dans le sens de la circulation, dans le cas d'une voie à sens unique;»

«c)»[1] se trouver à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée, en une seule file et, si possible, sur ou au-delà de la ligne de rive ou sur l'accotement;

«d)»[1] ne pas gêner la circulation des autres véhicules, notamment celle des autobus, des véhicules sur rails et des véhicules en service urgent;

«e)»[1] ne pas entraver les entrées et les sorties des parkings et des garages publics ou privés, les accès carrossables des immeubles et les accès aux emplacements de stationnement privés.

Les véhicules automoteurs en stationnement doivent en outre être placés de manière à laisser à l'avant et à l'arrière du véhicule un espace libre d'au moins 1 mètre.»

Art. 166.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Le stationnement des véhicules ou animaux est interdit:

a) aux endroits pourvus d'un signal d'interdiction conforme aux dispositions de l'article 107;

b) en tout endroit où ils sont susceptibles de constituer un danger pour les autres usagers ou de gêner sans nécessité la circulation;

c) en tout endroit où le dégagement d'un autre véhicule arrêté ou stationné serait gêné;

d) sur les parties de la voie publique réservées aux piétons ou à d'autres usagers, sauf signalisation contraire;

e) à moins de 12 mètres de part et d'autre des points d'arrêt signalés comme tels des autobus et des tramways, sauf signalisation ou marquage au sol dérogatoires;

f) à moins de 5 mètres du point d'intersection géométrique des bords de deux chaussées qui forment une intersection, sauf signalisation ou marquage au sol dérogatoires;

g) au sommet et à proximité du sommet d'une côte ou dans un virage, lorsque la visibilité n'est pas assurée dans les deux sens à 100 mètres au moins en dehors des agglomérations et à 20 mètres au moins en agglomération;»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«h) sur les passages pour piétons, les passages pour piétons et cyclistes, les gués pour piétons et les gués pour cyclistes ainsi qu'à moins de 5 mètres de part et d'autre de ces passages ou gués;»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«i) sur les passages à niveau;

j) aux endroits où les piétons doivent quitter le trottoir pour contourner un obstacle;

k) sur les ponts;

l) dans les passages inférieurs;

m) dans les tunnels;

n) devant les passages publics;

o) devant les entrées et sorties principales des parcs publics, des écoles, des édifices consacrés à un culte et des salles de spectacle;

p) devant les pompes à essence, sans le consentement de l'exploitant;

q) à des endroits où les signaux routiers ou les signaux colorés lumineux seraient masqués à la vue des autres usagers;

r) à la hauteur d'une ligne de sécurité ou à la hauteur d'une partie de la voie publique réservée à certaines catégories d'usagers de par les signaux D,4, D,5, D,5a, D,5b D,6 ou D,10, lorsque la partie de la chaussée restant libre entre le véhicule ou l'animal en stationnement et la ligne de sécurité ou la partie réservée de la voie publique n'est pas d'au moins 3 mètres;

«s) sur les chaussées de la voirie normale de l'Etat situées en dehors des agglomérations;»[2]

t) le long des quais de chargement;

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.
2 Modifié par la règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

u) lorsque la mise en place ou la bonne marche d'une manifestation à caractère culturel, sportif ou autre, dûment autorisée par l'autorité compétente, risquent d'être gênées, ou lorsque la sécurité ou la fluidité de la circulation risquent d'être entravées dans le cadre d'une telle manifestation; cette interdiction est indiquée par le signal C,18, les dispositions de l'article 116 étant dans ce cas d'application.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«v) sur une surface de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue ou discontinue, sauf signalisation dérogatoire ou sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire.»

Art. 167.

(Règl. g.-d. du 26 mars 1965)

«Il est interdit:

a) de faire stationner une roulotte non accouplée sur la voie publique;

b) d'utiliser comme logis un véhicule en stationnement ou parqué sur la voie publique;

c) de faire stationner sur la chaussée entre 22 heures du soir et 6 heures du matin un autocar, un véhicule automoteur destiné au transport de choses d'un poids total maximum autorisé supérieur à 3.500 kg, une machine de travail d'un poids propre supérieur à 3.500 kg ou une remorque non accouplée.

L'interdiction sub b) ne s'applique pas aux véhicules des marchands forains.» *(Règl. g.-d. du 10 février 1999)* «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.»

Art. 167bis.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Aux endroits où la durée de stationnement est limitée en vertu d'un panneau ou d'une inscription additionnels du modèle 7a complétant le signal C,18, les conducteurs doivent faire usage d'un disque de stationnement répondant aux exigences du modèle suivant:



Les conducteurs qui stationnent leur véhicule auxdits endroits, doivent aussitôt pointer la flèche sur la marque de la demi-heure qui suit l'instant de l'immobilisation de leur véhicule et exposer le disque du côté intérieur du pare-brise du véhicule, de sorte à ce que son côté recto soit lisible de l'extérieur. L'indication horaire inexacte de l'immobilisation du véhicule ainsi que la modification de l'indication horaire initiale sans que le véhicule ait été déplacé sont interdits.

Les dispositions du présent article sont applicables sans préjudice d'éventuelles modalités particulières émises par les autorités communales en matière de stationnement et dûment approuvées par l'autorité supérieure.»

IIIe section. – Du parcage

Art. 168.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Aux endroits où la durée de parcage est limitée en vertu d'un panneau additionnel du modèle 7a complétant le signal E,23, les conducteurs doivent se conformer aux dispositions de l'article 167bis, notamment en faisant usage d'un disque de parcage répondant aux exigences du modèle de disque dudit article.

Les dispositions du présent article sont applicables sans préjudice d'éventuelles modalités particulières émises par les autorités communales en matière de parcage et dûment approuvées par l'autorité supérieure.

2. Tout véhicule parqué doit être placé de façon à ne pas gêner l'accès des autres véhicules au parking et leur sortie du parking, ainsi qu'en conformité des emplacements délimités par l'autorité ou des injonctions de ses agents.»

IVe section. – Des mesures de sécurité

Art. 169.

Sauf en cas de manœuvre nécessitée par la marche en arrière, aucune portière battante ne peut être ouverte pendant la marche, ni rester ouverte pendant le stationnement et le parcage.

(Règl. g.-d. du 11 avril 1964)

«Il est interdit d'ouvrir la portière d'un véhicule, de la laisser ouverte sans nécessité ou de descendre du véhicule, sans s'être assuré qu'il ne peut en résulter ni danger ni gêne pour les autres usagers.»

Art. 170.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Il est interdit aux conducteurs de quitter leur véhicule sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter un accident.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Si le conducteur quitte le volant de son véhicule automoteur, il doit en arrêter le moteur. Cette prescription ne s'applique pas, sous réserve d'observer la prescription de l'alinéa 1er, aux conducteurs de

a) véhicules dont le moteur en marche assure le fonctionnement d'appareils installés sur le véhicule,

b) véhicules qui assurent une distribution de porte à porte,

c) tramways.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Les véhicules dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg doivent en outre avoir au moins une roue calée lorsqu'ils sont placés en pente.

Les attelages ainsi que les bêtes de trait et de charge doivent être confiés à la garde d'une personne en état d'exercer une surveillance efficace ou doivent être attachés de manière qu'ils ne puissent s'échapper ni se déplacer.

2. A moins de se mettre en sécurité sur le chemin le plus court possible, toute personne qui emprunte à pied une chaussée, une bande ou une place d'arrêt d'urgence de la grande voirie, doit porter un vêtement de sécurité qui répond aux exigences du paragraphe L) de l'article 49.

A moins de traverser la chaussée ou de se mettre en sécurité sur le chemin le plus court possible, toute personne qui emprunte à pied une chaussée de la voirie normale située en dehors des agglomérations, doit porter, entre la tombée de la nuit et le lever du jour ainsi que de jour, lorsque les conditions de visibilité sont réduites en raison des conditions atmosphériques ou météorologiques, un vêtement de sécurité qui répond aux exigences précitées; cette prescription ne s'applique pas sur les places publiques, les pistes cyclables et les chemins pour cyclistes et piétons.»

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«**Art. 170bis.**

1. Il est interdit de conduire un véhicule en portant un dispositif entravant une bonne perception des bruits de la circulation.»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«2. Tout équipement téléphonique à l'usage du conducteur doit être fixé solidement dans le véhicule ou être intégré au casque de protection porté par le conducteur; les équipements téléphoniques prévoyant l'usage d'une oreillette sont réputés satisfaire aux exigences du présent paragraphe.

Les équipements doivent répondre aux conditions d'utilisation suivantes: le conducteur n'est autorisé, dès que le véhicule est en mouvement, à lâcher le volant ou le guidon d'une main que pour les seules opérations de mise en service et d'arrêt de cet équipement; pour ce faire, il ne doit pas changer sensiblement sa position de conduite. Par ailleurs, l'écoute et la communication doivent lui permettre de garder les deux mains au volant ou au guidon.»

(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«Pour effectuer les opérations mentionnées à l'alinéa qui précède, le conducteur de tramway ne doit pas lâcher le manipulateur, ni changer sensiblement sa position de conduite.»

(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)

«3. Il est interdit au conducteur d'un véhicule en mouvement d'utiliser un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.»

Art. 171.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«1. Hormis le cas d'une dégradation de la fluidité de la circulation, tout véhicule immobilisé sur une voie de circulation d'une chaussée doit, dans toute la mesure du possible, être rangé hors des voies de circulation de cette chaussée, à droite par rapport au sens de la circulation.

Si un véhicule ne peut pas être rangé hors des voies de circulation de la chaussée, toute mesure doit être prise pour que les autres conducteurs soient avertis à temps de l'encombrement de ces voies de circulation et pour que la sécurité de la circulation soit sauvegardée. Le conducteur du véhicule immobilisé doit en particulier faire usage du signal de détresse, pour autant que le véhicule en soit muni. Il doit en outre signaler le véhicule à distance, soit au moyen du triangle de présignalisation prévu à l'article 49, sous K), soit au moyen d'un signal approprié lumineux ou réfléchissant, placé à au moins 30 mètres du véhicule sur la voirie normale et à au moins 100 mètres du véhicule sur la grande voirie; sur la grande voirie, l'obligation de signaler le véhicule à distance n'est applicable que lorsque le signal de détresse du véhicule ne fonctionne pas ou lorsque le véhicule n'en est pas muni.

Dans le cas où une réparation doit être faite sur un véhicule immobilisé sur la voie publique, il est interdit à celui qui procède à la réparation de se coucher sous le véhicule ou auprès de celui-ci de telle manière qu'une partie de son corps dépasse le gabarit du véhicule du côté de la circulation; il lui est en outre interdit de déposer du même côté des outils ou des accessoires.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«2. Dans le cas d'une dégradation de la fluidité de la circulation, le conducteur qui s'approche d'un bouchon qui s'est formé sur la voie de circulation qu'il emprunte et qui est contraint de ralentir ou d'immobiliser son véhicule, doit faire usage du signal de détresse, pour autant que le véhicule en soit muni.

3. Les conducteurs des véhicules qui effectuent le ramassage scolaire doivent faire usage du signal de détresse pendant leurs arrêts, pour la durée de la prise en charge ou du déchargement des passagers.

4. L'usage du signal de détresse commande aux autres conducteurs la prudence et l'obligation de se conformer aux dispositions de l'article 139, paragraphe 1., troisième alinéa. Son usage n'est autorisé que dans les conditions et circonstances prévues au présent article.»

Chapitre VIII.- Véhicules immatriculés à l'étranger et leurs conducteurs

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Art. 172.

Tout véhicule routier immatriculé ou enregistré à l'étranger et circulant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg doit répondre aux exigences de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

Sous réserve des exceptions spécialement prévues, les prescriptions du présent arrêté concernant l'aménagement, l'équipement et le chargement des véhicules routiers ainsi que leur mise en circulation sont également applicables à tout véhicule immatriculé ou enregistré à l'étranger et à son conducteur. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas à un tel véhicule, pourvu que celui-ci réponde aux prescriptions afférentes prévues par la législation du pays dans lequel il se trouve être immatriculé ou enregistré.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Art. 173.

Tout conducteur d'un véhicule routier immatriculé à l'étranger et mis en circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg doit exhiber sur réquisition:

1° un permis de conduire valable pour la conduite du véhicule conduit ou, le cas échéant, de l'ensemble de véhicules couplés;

2° un certificat d'immatriculation du véhicule en cours de validité; pour un véhicule qui se trouve soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt et un atelier en vue d'y subir une réparation, un aménagement technique ou une inspection, soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt ou entre l'atelier visé ci-avant et un centre de contrôle technique en vue d'y être immatriculé, la demande de transaction automobile, dûment remplie et signée et accompagnée des documents requis en vertu des dispositions du paragraphe 1. de l'article 94, tient lieu de certificat d'immatriculation;

3° une attestation qui certifie que la responsabilité civile à laquelle peut donner lieu le véhicule conduit ou l'ensemble de véhicules couplés conduit est couvert par un contrat d'assurance en cours de validité;

4° un certificat de contrôle technique du véhicule en cours de validité, à moins pour le véhicule de se trouver soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt et un atelier en vue d'y subir une réparation, un aménagement technique ou une inspection, soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt ou entre l'atelier visé ci-avant et un centre de contrôle technique en vue d'y être soumis à l'immatriculation ou à un contrôle technique;

5° pour tout véhicule destiné au transport de marchandises dangereuses par route, les documents requis en vertu du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur le transport par route de marchandises dangereuses;

6° pour tout véhicule destiné au transport de denrées périssables, les documents requis en vertu de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP);

7° le cas échéant, la carte de qualification de conducteur ou le document en tenant lieu, requis en vertu du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement;

8° s'il s'agit pour le véhicule d'une remorque ou d'une semi-remorque, d'un document douanier d'admission temporaire ou, à défaut de celui-ci, d'une autorisation spéciale délivrée par les autorités douanières, sauf s'il s'agit d'une remorque ou d'une semi-remorque en provenance d'un des Etats membres de l'Union européenne.

L'obligation d'exhiber un des documents visés à l'alinéa précédent n'est toutefois pas applicable, si en vertu de la législation en vigueur dans le pays dans lequel le véhicule se trouve être immatriculé ou dans le pays de la résidence normale du conducteur, la production de ce document n'est pas exigée.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Sans préjudice des dispositions des articles 73 et 76, le conducteur d'un véhicule immatriculé à l'étranger doit en outre répondre aux conditions d'âge et de capacité prévues par la législation de son pays de résidence normale.»

Les conducteurs de véhicules militaires immatriculés à l'étranger doivent observer les prescriptions de l'article 71.»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Art. 173bis.

Toute remorque et toute semi-remorque qui est immatriculée ou admise à la circulation à l'étranger et qui circule temporairement et occasionnellement au Grand-Duché de Luxembourg peut y être tractée par un véhicule automoteur immatriculé au Luxembourg, à condition que chaque véhicule pris individuellement, de même que l'ensemble des véhicules couplés:

1° réponde aux prescriptions du chapitre III ci-dessus;

2° soit accompagné des documents, en cours de validité, énumérés à l'article 173, sachant que pour la remorque ou la semi-remorque tractée - dans le cas où la masse maximale autorisée de celle-ci dépasse 750 kg - le certificat de contrôle technique peut avoir été délivré soit par un organisme de contrôle technique luxembourgeois, soit par l'autorité compétente du pays dans lequel celle-ci se trouve être immatriculée ou admise à la circulation, alors que pour le véhicule tracteur ce certificat doit avoir été délivré par un organisme de contrôle technique luxembourgeois.

Toute remorque ou semi-remorque visée à l'alinéa 1er doit porter à sa face arrière la plaque d'immatriculation qui lui a été attribuée dans le pays dans lequel elle est immatriculée ainsi que le signe distinctif national de ce pays, pour autant que ce signe ne soit pas intégré sur la plaque d'immatriculation.

Les prescriptions du paragraphe 2. de l'article 92 ne sont pas applicables aux remorques et semi-remorques visées aux alinéas qui précèdent, à condition que leur mise à disposition se fasse en conformité avec la réglementation douanière et fiscale applicable en matière de circulation internationale des véhicules routiers.

Les prescriptions du présent article ne portent pas préjudice aux dispositions douanières et fiscales en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg.»

Chapitre IX.- Pénalités

Art. 174.

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«Les infractions aux dispositions du présent arrêté sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Pour les infractions considérées comme contraventions graves au titre de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le maximum de l'amende est porté à 500 euros.

En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.»

Chapitre X.- Dispositions transitoires

Art. 175.

L'arrêté grand-ducal du 25 février 1930 portant règlement relatif à la circulation sur les voies publiques ainsi que les arrêtés modificatifs ultérieurs sont abrogés.

L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1950 portant règlement de la circulation sur les voies publiques, modifié par l'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1950, est abrogé avec effet au jour de l'entrée en vigueur du présent arrêté. Néanmoins, les Cour et tribunaux continueront à l'appliquer dans l'appréciation des infractions commises avant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Lorsqu'un signal ou tout autre panneau du présent arrêté est remplacé par un autre signal ou panneau ayant la même signification, le premier signal ou panneau reste applicable pendant une durée de dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur du nouveau signal ou panneau.»

Art. 176.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«1. Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du paragraphe 1er de l'article 87, les permis de conduire des catégories A, B, B+E et F et des sous-catégories A1, A2 et A3, délivrés avant le 1er janvier 2010, sont valables jusqu'à l'âge de 50 ans des titulaires et expirent à la date limite y inscrite. La durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance après le 1er janvier 2010, est renouvelée sans frais jusqu'à l'âge de 60 ans des titulaires sur convocation de la SNCA, sous condition de la production par le titulaire d'une photographie répondant aux critères sous 5) du deuxième alinéa de l'article 78 et de la remise de l'ancien permis de conduire. En vue du renouvellement de la durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance avant le 1er janvier 2010, les titulaires doivent en outre produire le certificat médical dont question sous 1) du deuxième alinéa de l'article 78.

Par dérogation aux dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1er de l'article 87, les permis de conduire des catégories A, A1, A2, AM, B, BE et F, délivrés avant le 1er septembre 2015 et dont le titulaire est âgé d'au moins 70 ans, expirent à la date limite y inscrite. La durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance à partir du 1er septembre 2015 est prolongée sans frais respectivement de deux ans ou d'un an en fonction de l'âge du titulaire conformément aux dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1er de l'article 87 sur convocation de la SNCA, sous condition de la production par le titulaire d'une photographie répondant aux critères sous 5) du deuxième alinéa de l'article 78 et de la remise de l'ancien permis de conduire. En vue de la prolongation de la durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance avant le 1er septembre 2015, le titulaire doit en outre produire le certificat médical dont question sous 1) du deuxième alinéa de l'article 78.

L'équivalence à la catégorie B+E n'est pas accordée à la catégorie E1 des permis de conduire délivrés avant le 1er octobre 1996.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«2. Par dérogation aux dispositions des articles 76, 76b/s et 76ter les permis de conduire luxembourgeois des catégories B, C, D et F qui ont été délivrés avant le 1er juillet 1977 sont également valables pour les catégories A1, A2 et A.

Par dérogation aux dispositions des articles 76 et 76b/s les permis de conduire de la catégorie F délivrés avant le 1er octobre 1996 sont également valables pour la conduite de machines automotrices d'une masse à vide supérieure à 12.000 kg.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«3. Par dérogation aux dispositions du troisième alinéa du paragraphe 1. de l'article 79, les certificats d'apprentissage en cours de validité au 1er février 2005 sont de plein droit périmés, lorsque deux ans après leur établissement, le candidat n'a pas encore réussi l'examen théorique.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«4.»[1] Si la puissance du moteur d'un motocycle construit avant 1960 ne peut pas être déterminée, une cylindrée de 350 cm^3 est considérée comme équivalente à une puissance de 25 kW.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

«5.»[1] Les dispositions du paragraphe 3. de l'article 79 ne sont pas applicables aux candidats aux catégories C, D et E sous 2) du permis de conduire qui détenaient la catégorie B avant le 1er juillet 1995.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Par dérogation à l'article 83, les permis de conduire des catégories A et B délivrés avant le 1er février 2005 restent valables avec la durée de validité y inscrite.»

«6.»[1] L'obligation de transcription sans examen des permis de conduire délivrés par les autorités nationales d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen au nom de personnes ayant établi leur résidence normale au Luxembourg avant le 1er juillet 1995 reste d'application au-delà du 1er octobre 1996.»

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

««7.»[1] 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.» *(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)* «Au sens du présent arrêté, les cartes d'identité sont considérées comme cartes d'immatriculation. Elles gardent leur validité aussi longtemps que les cycles à moteur auxiliaire et les motocoupés en question restent immatriculés au nom de la personne qui en était le propriétaire en date du 28 février 1999.»

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2004)

««8.»[1] Un véhicule qui a été immatriculé comme tracteur agricole ou comme tracteur industriel avant le 1er août 2004 est considéré au sens du présent arrêté grand-ducal comme tracteur, mais il peut continuer à être classé comme tracteur agricole ou comme tracteur industriel aussi longtemps qu'il reste immatriculé au nom de la personne qui en était le propriétaire en date du 31 juillet 2004.

«9.»[1] Un véhicule qui a été immatriculé comme véhicule utilitaire avant le 1er août 2004 est considéré au sens du présent arrêté grand-ducal comme voiture ou comme camionnette, mais il peut continuer à être classé comme véhicule utilitaire aussi longtemps qu'il reste immatriculé au nom de la personne qui en était le propriétaire en date du 31 juillet 2004.»

(Règl. g.-d. du 14 janvier 2011)

«10. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1. de l'article 92, tout véhicule routier ayant été immatriculé au Luxembourg avant le 18 décembre 2006 peut être maintenu en circulation jusqu'au 30 juin 2011 sous le couvert d'une carte d'immatriculation ou d'une carte d'identité, celle-ci tenant lieu, selon le cas, de certificat d'immatriculation ou de vignette de conformité, à moins d'un changement de propriété intervenant avant cette échéance.

L'échange d'une carte d'immatriculation ou d'une carte d'identité contre un certificat d'immatriculation est exempté du paiement de la taxe prévue au paragraphe 1. de l'article 93.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«11. Par dérogation aux durées de validité du permis de conduire prévues à l'article 87, les permis de conduire délivrés avant le 19 janvier 2013 restent valables avec la durée de validité y inscrite. Toutefois, ces permis de conduire doivent être échangés avant le 19 janvier 2033 contre le modèle de permis de conduire communautaire dont question à l'article 75, conformément aux dispositions des paragraphes 1. et 2. de l'article 87.

Par dérogation aux dispositions du troisième alinéa du paragraphe 2. de l'article 84, les permis de conduire correspondant aux catégories A, A2, A1, AM, B, BE et F du permis de conduire luxembourgeois, délivrés avant le 19 janvier 2013 par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen qui n'est pas partie contractante ni de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949, approuvée par la loi du 22 juillet 1952 ni de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975, sont transcrits sans examen de contrôle; la transcription des autres catégories de ces permis de conduire requiert la réussite à un examen de contrôle.

L'équivalence à la catégorie A2 n'est pas accordée à la sous-catégorie A2 des permis de conduire délivrés avant le 19 janvier 2013.

L'équivalence à la catégorie AM est accordée à la sous-catégorie A3 des permis de conduire délivrés avant le 19 janvier 2013.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 2. de l'article 76, les permis de conduire correspondant à la catégorie A1 du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite de motocycles légers, avec ou sans side-car, pourvus d'un moteur d'une cylindrée maximale de 125 cm3 et d'une puissance maximale de 11 kW.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 5. de l'article 76, les permis de conduire correspondant à la catégorie B du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite de tricycles. Dans ces conditions, les tricycles d'une puissance dépassant 15 kW peuvent être conduits dès l'âge de 18 ans du titulaire. *(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)* «Une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg peut être attelée aux tricycles.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1., 2. et 4. de l'article 76, les permis de conduire correspondant aux catégories AM, A1 et A du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite de cyclomoteurs, de quadricycles légers, de motocycles légers, avec ou sans side-car, et de motocycles, avec ou sans-side-car, auxquels est attaché une remorque ou un véhicule traîné d'une masse maximale autorisée, ou à défaut, d'une masse en charge inférieure à 150 kg.»

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 6. de l'article 76, les permis de conduire correspondant à la catégorie BE du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg.»

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«Par dérogation aux dispositions du paragraphe 11. de l'article 76, les permis de conduire correspondant à la catégorie D1 du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite de véhicules automoteurs conçus et construits pour le transport de 16 passagers au maximum, outre le conducteur, et ayant une longueur maximale dépassant 8 mètres.

Par dérogation aux dispositions des paragraphes 13. et 14. de l'article 76, les permis de conduire correspondant aux catégories D ou DE du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite des véhicules correspondant aux catégories précitées du permis de conduire à partir de l'âge de 21 ans du titulaire, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.»

(…) *(Abrogé par le règlement grand-ducal du 7 octobre 2016)*

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«12. Un véhicule qui a été immatriculé comme véhicule historique avant le 1er février 2016 est considéré comme véhicule historique au sens du présent arrêté grand-ducal.»

Art. 177.

Notre Ministre des Affaires Etrangères, Notre Ministre de la Justice, des Transports et des Travaux Publics, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre des Finances et de la Force Armée sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Mémorial* et entrera en vigueur le 1er janvier 1956.

JURISPRUDENCE

Article 24

Immatriculation – plaques rouges – pouvoir du Ministre des transports – a.g.-d. du 23 novembre 1955, art. 24 et 65

En vertu de l'article 65, alinéa 2 du code de la route, le ministre des Transports peut, par décision individuelle et à titre exceptionnel, autoriser l'usage des plaques rouges pour des besoins spéciaux non spécifiés à l'alinéa 1er dudit article. (…) C'est à tort que le demandeur essaie de tirer argument de l'octroi de plaques rouges pour conclure à l'absence de caractère dangereux de son véhicule, motif potentiel de refus d'immatriculation par application de l'article 24, alinéa 1er du code de la route, puisque la faculté du ministre des Transports d'utiliser, à tire individuel et exceptionnel, des plaques rouges, n'est pas exclue par le caractère dangereux d'un véhicule.

TA 26-03-03 (15413)

Article 55

Agrément d'installateurs de taxis – compétence du ministre (non) – loi du 18 mars 1997, art. 1er; a.g.-d. du 23 novembre 1955, art. 55

Le ministre des Transports n'est pas habilité par la loi à intervenir en matière d'agrément des installateurs de taximètres, à défaut de base légale afférente. L'agrément des installateurs de taximètres est dépourvu de cause d'ouverture dans la loi aussi bien en ce qui concerne l'organe compétent en la matière qu'en ce qui concerne les conditions applicables.

TA 13-6-07 (22317)

Article 74

Permis de conduire – titulaire déménageant vers l'étranger – délai accordé en vue du changement du permis – renouvellement du délai – renouvellement unique – a. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 74, par. 6

Le titulaire qui change de résidence pour s'établir à l'étranger ne peut bénéficier que d'un seul renouvellement de son permis en vue de son changement. Le ministre se trouve partant dans l'impossibilité légale d'accorder une seconde prolongation.

TA 31-3-03 (15693, c. 6-11-03, 16425C)

Article 77

1. Restitution du permis de conduire – catégorie C + E – maladies du système nerveux – refus justifié – a. g.-d. du 23 nov. 1955, art. 77, par. 5

Il ressort de l'article 77, point 5, précité, dans sa teneur au jour de la décision du ministre des Transports du 11 février 1999, que la délivrance d'un permis de conduire plus particulièrement des catégories C et E est refusé si l'intéressé présente ou est susceptible de présenter des crises d'épilepsie ou d'autres perturbations brutales de l'état de conscience, de sorte que l'octroi du permis de conduire dépendait de la seule absence d'un risque présent ou futur de la survenance de crises d'épilepsie ou d'autres perturbations brutales de l'état de conscience.

TA 25-10-1999 (11143)

2. Restitution du permis de conduire – catégorie C + E – maladies du système nerveux – refus justifié – a g.-d. du 23 nov. 1955, art. 77, par. 5

Le ministre des Transports peut refuser la restitution du permis de conduire de la catégorie C + E au vu des problèmes d'alcool constatés se présentant à un rythme relativement rapproché, et au vu des crises d'épilepsie présentées chaque fois dans le cadre du sevrage éthylique, ainsi qu'au vu du caractère rapproché de la dernière crise épileptique, et malgré le fait qu'actuellement le demandeur est abstinent.

TA 9-7-03 (15441 et 16116)

3. Restitution du permis de conduire – catégorie C + E – différente maladies du système nerveux – refus conditionné – a. g.-d. du 23 nov. 1955, art. 77, par. 5

Les conditions à remplir par une personne ayant déjà fait l'objet d'une crise épileptique se trouvent inscrites aux alinéas 2, 3 et 5, précités, de l'article 77, paragraphe 5, point b) de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1995, les conditions à remplir par une personne souffrant d'une lésion intracérébrale structurelle qui présente un risque accru de risque se trouvent inscrites à l'alinéa 4, précité, du même article 77, et les conditions à remplir par une personne présentant des troubles qui comportent un risque accru de crises épileptiques, même si une crise ne s'est pas encore manifestée, se trouvent inscrites à l'alinéa 7, précité, du même article 77.

TA 3-07-2013 (31325)

4. Renouvellement du permis – refus – condition médicale minimale – expertise judiciaire – erreur manifeste d'appréciation (non) – a. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 77

Placé dans l'hypothèse où le permis de conduire doit être renouvelé pour l'avenir, le ministre qui refuse le renouvellement d'une ou de certaines catégories ne commet pas d'erreur manifeste d'appréciation lorsqu'il appuie son refus précisément sur la non-vérification de la condition médicale minimale prévue par la disposition réglementaire pertinente. L'absence d'erreur manifeste d'appréciation est encore donnée dans le cas précis où un rapport d'expertise médical ordonné par la voie judiciaire conclut que d'un point de vue ophtalmologique, une validité restreinte pour les catégories de permis de conduire litigieuses pouvait être accordée, lorsque justement la condition minimale médicale, telle que prévue avec précision par le dispositif réglementaire applicable, a pu amener l'autorité compétente à retenir le refus prononcé.

CA 24-6-08 (24103C)

5. Renouvellement du permis - conditions - condition médicale minimale - a. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 77

L'obtention ou le renouvellement d'un permis de conduire est conditionné par un examen médical destiné à établir si l'intéressé ne souffre pas d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire et s'il ne présente pas de signes d'alcoolisme ou d'autres états de dépendance.

TA 23-01-2013 (29656)

Article 80

1. Carte de légitimation pour accompagnateur – absence de condamnations – preuve – a. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 80, par. 4, c)

La preuve imposée par le législateur ne constitue pas une simple obligation de moyens, mais elle a pour but de vérifier l'absence effective de condamnations pour infractions commises au Code de la route dans le chef de l'administré.

TA 13-10-08 (24038)

2. Carte de légitimation pour accompagnateur – absence de condamnations – preuve - a. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 80

Le texte de l'article 80 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques fait reposer sur l'administré la charge d'une preuve dont les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 14 décembre 1976 portant réorganisation du casier judiciaire l'empêchent de s'acquitter. D'autre part, la possibilité du ministre des transports de se faire délivrer le bulletin n° 2 du casier judiciaire est limitée, par l'arrêté ministériel modifié du 22 novembre 1977 déterminant la liste des administrations et personnes morales de droit public pouvant réclamer le bulletin n° 2 du casier judiciaire, au permis de conduire et non pas à la carte de légitimation d'accompagnateur. La connaissance de la condamnation du demandeur d'une carte d'accompagnateur pour infractions commises contre la réglementation de la circulation sur les voies publiques moyennant consultation du bulletin n° 2 est donc acquise par un moyen illégal, de sorte qu'une décision de refus de délivrance d'une carte de légitimation pour accompagnateur est illégale.

TA 30-3-09 (24984)

Article 83

Période de stage – infractions multiples au code de la route – retrait justifié

Le ministre procède à bon droit au retrait administratif du permis de conduire à un titulaire qui, se trouvant en période de stage, a commis sept infractions au code de la route et, après un avertissement et une prolongation de sa durée de stage, a commis quatre nouvelles infractions.

TA 24-11-97 (10260, c. 10-3-98, 10475C); TA 21-11-05 (20152); pour des faits similaires, v. TA 21-10-98 (10730)

Article 84

1. Permis de conduire – reconnaissance mutuelle entre États membres de l'Espace Économique Européen – conditions – permis en cours de validité (oui) - arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, art. 84 - directive 2006/126/CE

Les permis de conduire délivrés par un autre État membre de l'Espace Économique Européen sont en principe reconnus au Luxembourg lorsque le titulaire acquiert sa résidence normale au Luxembourg. Les titulaires de tels permis de conduire ont le droit d'échanger leur permis contre un permis de conduire luxembourgeois.

Ces dispositions transposent la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire qui consacre le principe de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire entre les États membres.

Au regard de l'article 11, point 1. de la directive 2006/126/CE, précitée, le permis de conduire présenté pour être échangé doit nécessairement être en cours de validité. Cette même condition tenant à la validité découle également implicitement, mais nécessairement du libellé de l'article 84 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, en ce qu'il permet au «titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen» d'échanger son permis de conduire, étant encore précisé que l'article 75, paragraphe 1, alinéa 3, précité, du même arrêté grand-ducal autorise le ministre à vérifier si les permis présentés à l'échange sont en cours de validité.

TA 16-05-2013 (30530)

2. Échange du permis étranger contre un permis luxembourgeois – conditions – loi du 14 février 1955, art. 2; a. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 84

Le ministre des Transports peut refuser la transcription d'un permis de conduire si le titulaire n'offre pas, compte tenu des faits d'inhabilité ou de maladresse suffisamment concluant et constatés à sa charge, les garanties nécessaires à la sécurité routière. S'il est exact que les dispositions précitées n'utilisent pas le terme «échange» tel que repris à l'article 84, paragraphe 2 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, mais se limitent à l'emploi du terme «transcription», il y a néanmoins lieu de conclure que l'article 2 de la loi du 14 février 1955 est également applicable en cas d'échange d'un permis de conduire délivré par une autorité d'un autre État-membre de l'Espace économique européen dans la mesure où l'article 84 précité est inscrit sous le titre «G» de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 intitulé «la transcription de permis de conduire», de sorte qu'il y lieu d'admettre que la notion de transcription employée dans l'article 2 de la loi du 14 février 1955 vise à la fois les permis de conduire délivrés par les États membres que ceux délivrés par les États tiers.

TA 18-7-12 (29119)

Article 90

1. Commission spéciale des permis de conduire – audition obligatoire (oui) – communication de la nouvelle adresse - arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, art. 90

Si le demandeur n'a pas été entendu devant la Commission, ce défaut s'explique par son omission de signaler aux autorités sa nouvelle adresse après son départ de la commune de ..., où il avait sa résidence (…), de sorte qu'il ne saurait être reproché au ministre d'avoir poursuivi la procédure conformément à l'alinéa 4 du point 1 de l'article 90 précité après que le demandeur n'a pas comparu devant la Commission, malgré deux convocations par lettre recommandée.

TA 16-05-2013 (30683)

2. Retrait administratif – légalité du retrait – décision prise sur base des mêmes faits que ceux qui ont conduit à une interdiction judiciaire de conduire – contrariété à la Convention européenne des droits de l'homme consacrant le principe «ne bis in idem» (non) – Conv. eur. des droits de l'homme, Protocole additionnel n° 7, art. 4 – arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, art. 90

Le but assigné à un retrait administratif du permis de conduire est de protéger, pour l'avenir, la sécurité des autres usagers de la route contre des personnes représentant un danger potentiel à leur égard et non celle de sanctionner les personnes concernées pour des faits commis dans le passé. Une telle mesure ne tombe partant pas sous la notion de matière pénale au sens l'article 4 du Protocole additionnel n° 7 de la Convention européenne des droits de l'homme.

TA 6-7-98 (10303); TA 25-9-03 (16036); TA 23-2-05 (18770)

3. Retrait administratif – retrait non limité dans le temps – légalité - arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, art. 90

Il n'existe aucune disposition légale ou réglementaire qui interdit au ministre de prononcer un retrait du permis de conduire pour une durée indéterminée, rien n'empêchant par ailleurs l'administré de solliciter une nouvelle délivrance lorsqu'il s'estimera de nouveau en droit de conduire une voiture automobile.

TA 23-8-06 (20989)

4. Demande en mainlevée d'une restriction du permis de conduire – réponse ministérielle consistant en un retrait pur et simple – validité (non) – arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, art. 90

Étant donné que la prise d'une mesure administrative suite à l'initiative afférente du ministre suppose au préalable l'exécution d'une enquête spécifique faisant l'objet d'un avis du procureur général d'État et d'un avis motivé de la commission spéciale après une audition de l'intéressé, le ministre saisi exclusivement d'une demande en mainlevée d'une restriction du permis de conduire du demandeur, et n'ayant engagé la procédure que dans ces limites précises ne peut pas valablement décider le retrait administratif pur et simple du permis de conduire du demandeur dans le cadre procédural tracé, étant donné que le retrait pur et simple du permis de conduire constitue une mesure d'une nature différente de celle du maintien ou non d'une simple restriction à la validité d'un permis de conduire.

TA 20-3-02 (14033)

5. Retrait administratif du permis – audition préalable par la commission spéciale des permis de conduire – preuve de la notification des convocations – absence de preuve – procédure viciée – r. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 90

Il appartient au ministre de prouver que la notification des convocations devant la commission spéciale des permis de conduire a été valablement faite. A défaut, la procédure d'instruction administrative est viciée, ce vice étant de nature à entraîner la nullité de la décision administrative prise sur base et à la suite de la procédure en question.

TA 25-7-01 (12443)

6. Convocation – mentions obligatoires – assistance par un médecin – omission – irrégularité – r. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 90, par. 2

L'omission, dans la convocation devant la commission médicale, de l'indication que l'administré peut se faire accompagner d'un médecin de son choix, rend la convocation irrégulière et vicie la décision prise dans la suite.

TA 16-4-12 (28829)

7. Retrait administratif du permis – audition préalable par la commission spéciale des permis – intéressé incarcéré – preuve de la notification valable des convocations – notification valable au domicile privé – r. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 90

En présence de deux lettres de convocation adressées au domicile privé du titulaire du permis incarcéré, il n'appartient pas au ministre de prouver que ces convocations ont été remises personnellement, mais il appartient à l'administré de s'organiser de telle façon que, pendant son absence, son courrier lui soit transmis, la carence de cette démarche ne pouvant être mise à charge de l'administration.

TA 2-4-03 (15687)

8. Convocation devant la commission médicale – non-comparution – lettre d'excuse – avis rendu par défaut – régularité de la procédure – a. g.- d. du 23 novembre 1955, art. 90

Comme le but de la convocation devant la commission médicale est de vérifier «de visu» les aptitudes physiques de l'administré, le cas échéant eu égard à son dossier médical, et lorsqu'un administré avait signalé son impossibilité de se présenter devant ladite commission en raison d'une cure de désintoxication suivie à l'étranger, c'est à tort que celle-ci estime devoir statuer par défaut, d'autant plus que la prédite cure est susceptible d'avoir non réformé sur ce point par arrêt du 6-11-03, 16418C une influence positive sur l'état de santé de l'administré, de sorte que la procédure d'instruction devant la commission médicale est viciée.

TA 25-11-02 (14990)

9. Retrait administratif du permis – audition préalable par la commission spéciale des permis – infirmités ou troubles susceptibles d'entraver les aptitudes ou capacité de conduire – examen pouvant inclure un test pratique – a. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 90

La commission médicale est appelée à émettre son avis sur les infirmités ou troubles d'une personne susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacité de conduire après avoir procédé à son examen médical. En présence d'une personne dont la capacité de contrôler un véhicule et de gérer certaines situations de la circulation routière est mise en cause, cet examen peut valablement inclure un test pratique de conduite d'un véhicule pour vérifier si les indices de troubles résultant d'autres éléments du dossier et de l'audition personnelle de la personne concernée entravent effectivement sa capacité de conduire.

TA 9-11-06 (21402)

10. Infractions au code de la route – existence de condamnations pénales afférentes – incidence (non) – a. g.-d. du 23 novembre 1955, art. 90

Des condamnations répétées de dépassement de la vitesse réglementaire et de conduite d'un véhicule automoteur malgré une interdiction de conduire judiciaire sont d'une gravité certaine qui est de nature à justifier une mesure de retrait du permis de conduire. L'existence de condamnations pénales pour chaque infraction n'infirme pas cette qualification au vu des buts distincts assignés aux deux ordres de mesures, les condamnations pénales devant sanctionner des faits précis contrairement au retrait administratif du permis de conduire basé sur le comportement global du titulaire.

TA 28-5-97 (9667, c. 16-10-97, 10082C)

11. Demande de délivrance d'un duplicata – refus – décision équivalant à un retrait – obligations de l'administration – information préalable de l'administré – loi du 14 février 1955, art. 2; arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, art. 90; r. g.-d. du 8 juin 1979, art. 9

En refusant de délivrer au titulaire d'un permis de conduire un duplicata, l'administration lui retire de facto le permis dès lors que la décision administrative entraîne comme conséquence l'interdiction de faire circuler un véhicule automoteur. Si l'administration se propose d'agir ainsi, elle est tenue de donner à l'administré la possibilité d'être entendu préalablement à toute décision de retrait ou à toute décision comportant une sanction administrative équivalant à celle du retrait du permis de conduire.

TA 13-10-97 (10025, c. 19-5-98, 10425C)

12. Délivrance d'un duplicata – directive du Conseil 91/439 CEE du 29 juillet 1991, art. 8 sub 5 – applicabilité directe

La directive du Conseil 91/ 439 CEE du 29 juillet 1991 qui prévoit en son article 8 sub 5 que le remplacement d'un permis de conduire faisant suite notamment à une perte ou un vol peut être obtenu auprès des autorités compétentes de l'État où le titulaire a sa résidence normale, ces autorités procédant au remplacement sur la base des renseignements qu'elles détiennent ou, le cas échéant, d'une attestation des autorité compétentes de l'État membre ayant délivré le permis initial, a, sous cet aspect, la précision nécessaire pour être directement applicable sans qu'une transposition dans la législation nationale ne soit exigée. L'article 8 sub 5 de la directive n'impose pas une obligation d'échange et encore moins ne limite-t-il la validité au Grand-Duché d'un permis de conduire délivré par le Luxembourg.

CA 19-5-98 (10425C)

13. Directive du Conseil 91/439 CEE du 29 juillet 1991 – but – levée des obstacles à la libre circulation – restriction des droits du titulaire d'un permis par rapport à la situation antérieure (non) – situations visées – transferts de résidence à l'intérieur de l'Union européenne – exception échange dans les États membres de permis délivrés par des États tiers

Le but de la directive 91/439 CEE est une harmonisation en la matière et notamment la levée les obstacles à la libre circulation que constitue l'échange des permis de conduire tel qu'imposé par la directive. Son but n'est pas de restreindre les droits du titulaire d'un permis de conduire par rapport à la situation antérieure; les situations visées sont, en principe, celles de transferts à l'intérieur de l'Union, excepté les dispositions réglant l'échange dans les États membres de permis délivrée par des États tiers. La directive n'est pas à même d'imposer l'échange de permis de conduire à des États non membres de l'Union.

CA 19-5-98 (10425C)

14. Retrait de permis de conduire - avis de la Commission médicale – recours contentieux ouvert (non) - arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, art. 90

Les (…) avis de la Commission médicale (…), qui, au vœu de l'article 90, point 2 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 constituent un acte obligatoire et préalable à la décision du ministre de retirer un permis de conduire aux personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou cyclomoteur, ne sont pas susceptibles de faire l'objet d'un recours contentieux, étant donné qu'ils ne constituent pas un acte final de la procédure et qu'ils ne sont pas de nature à faire grief de manière autonome et distinctement de la décision ministérielle de retrait dont ils constituent le préalable.

TA 26-02-2013 (30464)

Article 91

Permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen – Reconnaissance mutuelle – résidence normale - arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, art. 91 - directive modifiée 91/439 CEE (abrogée par la directive 2006/126)

Les permis de conduire délivrés par un autre État membre de l'Espace Économique Européen sont en principe reconnus au Luxembourg lorsque le titulaire acquiert sa résidence normale au Luxembourg. Les titulaires de tels permis de conduire ont le droit d'échanger leur permis contre un permis de conduire luxembourgeois.

Ces dispositions transposent la directive modifiée 91/439 CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire (abrogée par la directive 2006/126 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, mais en vigueur au moment de l'échange du permis de conduire allemand du demandeur en un permis luxembourgeois), qui consacre le principe de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire entre les Etats membres.

Au regard du libellé de l'article 8, point 1 de ladite directive, le permis de conduire présenté pour être reconnu doit nécessairement être en cours de validité. Cette même condition tenant à la validité découle également implicitement, mais nécessairement du libellé de l'article 84 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, en ce qu'il permet au «titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre de l'Espace Économique Européen» d'échanger son permis de conduire et que ladite disposition autorise le ministre à vérifier si les permis présentés à l'échange sont en cours de validité.

Il est dérogé au principe de reconnaissance mutuelle par l'article 8, paragraphes 2 et 4 de la directive 91/439 CEE (…) La jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE), qui s'est forgée sur ces dispositions, a retenu que les dérogations au principe de reconnaissance mutuelle des permis de conduire ainsi prévues sont d'interprétation stricte. (…) les dispositions de la directive précitée ne s'opposent pas à ce qu'un État membre refuse à une personne ayant fait l'objet, sur son territoire, d'une mesure de retrait de permis de conduire assortie d'une interdiction de solliciter un nouveau permis de conduire pendant une durée déterminée, la reconnaissance d'un nouveau permis délivré par un autre État membre pendant cette période d'interdiction, sans que ces dispositions puissent toutefois être invoquées pour refuser de reconnaître indéfiniment à une personne ayant fait l'objet sur son territoire d'une mesure de retrait ou d'annulation d'un permis de conduire délivré par cet État membre la validité de tout permis qui puisse, après cette période d'interdiction, lui être délivré par un autre État membre.

TA 16-05-2013 (30683)

Article 95

Biens- propriété – véhicules – immatriculation – effet – simple formalité administrative (non) présomption de propriété (oui) - arrêté grand-ducal 23 novembre 1955, art. 95

L'immatriculation d'un véhicule ne constitue pas seulement une formalité administrative mais créée une présomption de propriété au profit de la personne au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé.

Cour d'appel (commercial), 19-11-2003, Pasicrisie luxembourgeoise rouge, tome 32, p.430 et suivantes

Article 160bis

Constitution – liberté individuelle – portée – obligation du port de la ceinture de sécurité – Const., art 12; arrêté grand-ducal 23 novembre 1955, art. 160bis

Le champ d'application de l'article 12 de la Constitution a trait à la liberté physique d'aller et de venir et aux entraves qui peuvent y être apportées dans le cadre de poursuites judiciaires. L'obligation du port de la ceinture de sécurité n'est en rien de nature à restreindre cette liberté.

Cour 17-12-09 (25942C)

AVERTISSEMENTS TAXÉS

Sommaire

Règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points (tel qu'il a été modifié) 275

Jurisprudence. 398

«Règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points,»[1] [2]

(Mém. A - 69 du 28 août 1993, p. 1267)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 5 mai 1994
(Mém. A - 35 du 16 mai 1994, p. 648)

Règlement grand-ducal du 20 septembre 1994
(Mém. A - 86 du 27 septembre 1994, p. 1640)

Règlement grand-ducal du 21 décembre 1994
(Mém. A - 122 du 30 décembre 1994, p. 2934)

Loi du 24 février 1995
(Mém. A - 15 du 24 février 1995, p. 714; doc. parl. 3960)

Règlement grand-ducal du 19 juin 1995
(Mém. A - 51 du 29 juin 1995, p. 1362)

Règlement grand-ducal du 13 décembre 1995
(Mém. A - 100 du 27 décembre 1995, p. 2540)

Règlement grand-ducal du 11 août 1996
(Mém. A - 59 du 30 août 1996, p. 1843)

Règlement grand-ducal du 27 septembre 1996
(Mém. A - 72 du 18 octobre 1996, p. 2150)

Règlement grand-ducal du 27 mars 1997
(Mém. A - 29 du 28 avril 1997, p. 1113)

Règlement grand-ducal du 19 juillet 1997
(Mém. A - 53 du 31 juillet 1997, p. 1675)

Règlement grand-ducal du 3 décembre 1997
(Mém. A - 97 du 18 décembre 1997, p. 2967)

Règlement grand-ducal du 5 juin 1998
(Mém. A - 44 du 12 juin 1998, p. 675)

Règlement grand-ducal du 10 février 1999
(Mém. A - 14 du 25 février 1999, p. 261)

Règlement grand-ducal du 10 février 1999
(Mém. A - 14 du 25 février 1999, p. 262)

Règlement grand-ducal du 4 mars 1999
(Mém. A - 24 du 15 mars 1999, p. 630)

Règlement grand-ducal du 14 septembre 1999
(Mém. A - 126 du 22 septembre 1999, p. 2296; Rectificatif: Mém. A - 146 du 23 décembre 1999, p. 2646)

Règlement grand-ducal du 18 mars 2000
(Mém. A - 30 du 18 avril 2000, p. 749)

Règlement grand-ducal du 8 août 2000
(Mém. A - 90 du 30 août 2000, p. 2104)

Règlement grand-ducal du 27 janvier 2001
(Mém. A - 13 du 30 janvier 2001, p. 645)

Règlement grand-ducal du 6 juillet 2001
(Mém. A - 84 du 20 juillet 2001, p. 1750)

Règlement grand-ducal du 6 juillet 2001
(Mém. A - 84 du 20 juillet 2001, p. 1764)

Règlement grand-ducal du 1er août 2001
(Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2449)

1 Intitulé modifié par le règlement grand-ducal du 2 août 2002.
2 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Règlement grand-ducal du 2 août 2002
(Mém. A - 93 du 16 août 2002, p. 1889)

Règlement grand-ducal du 15 janvier 2003
(Mém. A - 13 du 28 janvier 2003, p. 234)

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003
(Mém. A - 32 du 6 mars 2003, p. 514)

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003
(Mém. A - 35 du 13 mars 2003, p. 567; Rectificatif: Mém. A - 58 du 5 mai 2003, p. 1000)

Règlement grand-ducal du 16 avril 2003
(Mém. A - 69 du 22 mai 2003, p. 1112)

Règlement grand-ducal du 18 juillet 2003
(Mém. A - 105 du 30 juillet 2003, p. 2269)

Règlement grand-ducal du 6 juillet 2004
(Mém. A - 134 du 28 juillet 2004, p. 1917; dir. 2000/30 et 2003/26)

Règlement grand-ducal du 27 juillet 2004
(Mém. A - 153 du 24 août 2004, p. 2198)

Règlement grand-ducal du 27 septembre 2004
(Mém. A - 175 du 8 novembre 2004, p. 2600)

Règlement grand-ducal du 13 janvier 2005
(Mém. A - 10 du 26 janvier 2005, p. 111)

Règlement grand-ducal du 18 octobre 2006
(Mém. A - 190 du 6 novembre 2006, p. 3316; dir. 1999/37 et 2003/127)

Règlement grand-ducal du 22 décembre 2006
(Mém. A - 244 du 29 décembre 2006, p. 4862)

Règlement grand-ducal du 1er mars 2007
(Mém. A - 35 du 15 mars 2007, p. 728; doc. parl. 5675; dir. 2004/111 et 2004/112)

Règlement grand-ducal du 21 septembre 2007
(Mém. A - 180 du 27 septembre 2007, p. 3357)

Règlement grand-ducal du 31 octobre 2007
(Mém. A - 195 du 6 novembre 2007, p. 3483)

Règlement grand-ducal du 19 mars 2008
(Mém. A - 34 du 27 mars 2008, p. 516; dir. 2003/20)

Règlement grand-ducal du 9 juin 2008
(Mém. A - 83 du 11 juin 2008, p. 1172)

Règlement grand-ducal du 17 octobre 2008
(Mém. A - 160 du 28 octobre 2008, p. 2244)

Règlement grand-ducal du 22 avril 2009
(Mém. A - 114 du 27 mai 2009, p. 1650)

Règlement grand-ducal du 26 mai 2009
(Mém. A - 118 du 28 mai 2009, p. 1692; dir. 2007/38 et 2008/65)

Règlement grand-ducal du 10 septembre 2009
(Mém. A - 194 du 22 septembre 2009, p. 3154)

Règlement grand-ducal du 8 octobre 2009
(Mém. A - 211 du 29 octobre 2009, p. 3606)

Règlement grand-ducal du 19 novembre 2010
(Mém. A - 211 du 30 novembre 2010, p. 3458)

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011
(Mém. A - 137 du 12 juillet 2011, p. 1930; doc. parl. 6112)

Règlement grand-ducal du 8 décembre 2011
(Mém. A - 255 du 16 décembre 2011, p. 4288; dir. 2006/126)

Règlement grand-ducal du 24 février 2012
(Mém. A - 39 du 5 mars 2012, p. 404)

Règlement grand-ducal du 25 avril 2012
(Mém. A - 94 du 9 mai 2012, p. 1080)

Règlement grand-ducal du 23 mai 2012
(Mém. A - 108 du 31 mai 2012, p. 1432; dir. 2009/40)

Règlement grand-ducal du 10 septembre 2012
(Mém. A - 199 du 14 septembre 2012, p. 2860)

Règlement grand-ducal du 7 février 2013
(Mém. A - 37 du 4 mars 2013, p. 542)

Règlement grand-ducal du 3 décembre 2013
(Mém. A - 216 du 13 décembre 2013, p. 3874; dir. 2012/36/UE)

Règlement grand-ducal du 28 avril 2014
(Mém. A - 75 du 8 mai 2014, p. 1092)

Règlement grand-ducal du 28 juillet 2014
(Mém. A - 150 du 6 août 2014, p. 2344)

Règlement grand-ducal du 22 mai 2015
(Mém. A - 92 du 28 mai 2015, p. 1559; Rectificatif du 4 juin 2015: Mém. A - 97 du 4 juin 2015, p. 1616)

Règlement grand-ducal du 25 juillet 2015
(Mém. A - 153 du 7 août 2015, p. 3750)

Règlement grand-ducal du 7 août 2015
(Mém. A - 180 du 16 septembre 2015, p. 4345)

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016
(Mém. A - 8 du 28 janvier 2016, p. 438)

Règlement grand-ducal du 1er mars 2016
(Mém. A - 31 du 10 mars 2016, p. 753)

Règlement grand-ducal du 29 mars 2016
(Mém. A - 51 du 31 mars 2016, p. 949)

Règlement grand-ducal du 4 mai 2016
(Mém. A - 85 du 11 mai 2016, p. 1386)

Règlement grand-ducal du 4 mai 2016
(Mém. A - 87 du 12 mai 2016, p. 1504; Rectificatif: Mém. A - 92 du 20 mai 2016, p. 1723)

Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016
(Mém. A - 163 du 11 août 2016, p. 2708)

Règlement grand-ducal du 22 juin 2017
(Mém. A - 594 du 27 juin 2017)

Règlement grand-ducal du 2 août 2017.
(Mém. A - 756 du 21 août 2017)

Texte coordonné au 21 août 2017

Version applicable à partir du 25 août 2017

Chapitre Ier.- Les avertissements taxés

Art. 1er.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

«Les montants de la taxe à percevoir pour l'avertissement taxé prévu par les articles 12 et 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que par l'article 21 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis sont fixés à 12, 24, 49, 74, 145, 250 et 500 euros, selon la gravité de l'infraction constatée.»

(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)

«La détermination des parts des communes dans le montant total des avertissements taxés décernés du chef des infractions reprises aux rubriques 107-38 à 107-44 du catalogue annexé se fait annuellement au prorata des avertissements taxés de l'espèce décernés sur le territoire des communes concernées par les membres de la police grand-ducale; la police grand-ducale tient à cet effet la statistique afférente et en adresse à la fin de chaque année une copie comportant des données dépersonnalisées au ministre ayant les Finances dans ses attributions.»

Art. 2.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«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 police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises.»

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«2. Lorsque le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, la convocation est donnée d'après une formule spéciale publiée en annexe du présent règlement et composée d'un reçu, d'une copie et d'une souche.

Les formules, dûment numérotées, sont reliées en carnets de 15 exemplaires.

Le contrevenant s'en acquittera dans le délai imparti au bureau de police ou des douanes et accises 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 police ou des douanes et accises.»

Art. 3.

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«Sans préjudice des dispositions des articles 4 et 4bis applicables en cas de règlement par versement ou virement postal, l'avertissement taxé est donné d'après les formules spéciales publiées en annexe du présent règlement, composées, d'un reçu, d'une copie et d'une souche.»

Ces formules, dûment numérotées, sont reliées en carnets de 15 exemplaires que l'administration de l'Enregistrement et des Domaines mettra à la disposition du «directeur général de la police grand-ducale»[1].

(Règl. g.-d. du 5 juin 1998)

«Toutes les taxes perçues par les membres «de la police grand-ducale»[1] et de l'administration des douanes et des accises sont transmises sans retard à un compte-chèque postal déterminé de l'administration de l'Enregistrement et des Domaines à Luxembourg.»

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«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.»

Art. 4.

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«1. Lorsque l'avertissement taxé n'est pas susceptible d'entraîner une réduction de points dans les conditions de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée le reçu est remis au contrevenant, contre le paiement de la somme due en vertu du catalogue des avertissements taxés repris en annexe, après radiation de la rubrique «permis à points».»

Lorsque la taxe est réglée par versement ou par virement à un des comptes chèques postaux prévus à l'article 2, le récépissé en cas de versement et la copie en cas de virement servent de reçu au contrevenant.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 2 août 2002.

(Règl. g.-d. du 5 juin 1998)

«2. La copie est remise respectivement au «directeur général de la police grand-ducale»[1] ou au directeur de l'administration des douanes et des accises.

3. L'information au procureur d'Etat des avertissements taxés donnés se fait moyennant l'établissement par le «directeur général de la police grand-ducale»[1] et par le directeur de l'administration des douanes et des accises de relevés mensuels.

4. La souche reste dans le carnet de formules.

Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches et les quittances de dépôt y relatives, par les «membres de la police grand-ducale au directeur général de la police grand-ducale»[1] et par les membres de l'administration des douanes et des accises au directeur de l'administration des douanes et des accises.

Si une ou plusieurs formules n'ont pas abouti à l'établissement d'un avertissement taxé, elles doivent être renvoyées en entier et porter une mention afférente.

En cas de versement ou de virement de la taxe à un des comptes-chèques postaux prévus à l'article 2, le titre de virement ou de versement fait fonction de souche.»

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«5. Lorsque l'avertissement taxé n'est pas susceptible d'entraîner une réduction de points dans les conditions de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée et que le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, le contrevenant se verra remettre la convocation après radiation de la rubrique «permis à points».

En cas d'établissement d'un procès-verbal, la copie est annexée audit procès-verbal et sera transmise au procureur d'Etat.

La souche reste dans le carnet de formules. Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches par les membres de la police grand-ducale au directeur général de la police et par les membres de l'administration des douanes et accises au directeur de cette administration.»

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«Art. 4bis.

1. Lorsque le paiement de l'avertissement taxé est susceptible d'entraîner une réduction des points, le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises informe le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de la taxe. Il fait en outre signer par celui-ci la déclaration sur les formules spéciales publiées en annexe du présent règlement moyennant laquelle le contrevenant déclare avoir été avisé dans les termes de la loi de la réduction de points résultant de l'application de l'avertissement taxé en cause, la formule étant complétée par les mots «lu et approuvé».

Par ailleurs, le contrevenant se voit remettre le reçu contre paiement de la somme due en vertu du catalogue des avertissements taxés repris en annexe, la rubrique permis à points dûment remplie.

2. Lorsque la taxe est réglée par versement ou par virement à un des comptes chèques postaux prévus à l'article 2 le récépissé en cas de versement et la copie en cas de virement servent de reçu au contrevenant. Le règlement de la taxe par virement ou versement ne dispense pas le membre de police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises de faire signer par le contrevenant la déclaration dont question au premier alinéa du paragraphe 1.

3. Lorsque l'avertissement taxé est susceptible d'entraîner une réduction de points et que le montant ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction le contrevenant se verra remettre la convocation, la rubrique permis à points dûment remplie.

En cas d'établissement d'un procès-verbal, la copie est annexée audit procès-verbal et sera transmise au procureur d'Etat.

La souche reste dans le carnet de formules. Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches par les membres de la police grand-ducale au directeur général de la police et par les membres de l'administration des douanes et accises au directeur de cette administration.

4. L'information au procureur d'Etat des avertissements taxés donnés se fait moyennant l'établissement par le directeur général de la police grand-ducale et par le directeur de l'administration des douanes et accises de relevés mensuels.

5. La souche reste dans le carnet de formules.

Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches et les quittances de dépôt y relatives, par les membres de la police grand-ducale au directeur général de la police grand-ducale et par les membres de l'administration des douanes et accises au directeur de cette administration.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 2 août 2002.

Si une ou plusieurs formules n'ont pas abouti à l'établissement d'un avertissement taxé, elles doivent être renvoyées en entier et porter une mention afférente.

En cas de versement ou de virement de la taxe à l'un des comptes chèques postaux prévus à l'article 2, le titre de virement ou de versement fait fonction de souche, ensemble avec la déclaration mentionnée aux paragraphes 1. et 2.»

(Règl. g.-d. du 7 août 2015)

«Art. 4ter.

(Règl. g.-d. du 29 mars 2016)

«(1) L'avertissement taxé décerné à la suite d'une infraction constatée selon les modalités de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est adressé à la personne pécuniairement responsable par lettre recommandée d'après le modèle repris en annexe contenant l'avis de constatation et le formulaire de contestation.»

(2) Lorsque le paiement de l'avertissement taxé n'est pas susceptible d'entraîner une réduction de points, mention en est faite sur l'avis de constatation.

Lorsque le paiement de l'avertissement taxé est susceptible d'entraîner une réduction de points, l'avis de constatation renseigne sur la réduction de points qu'entraîne le paiement de la taxe. La disposition relative à la déclaration dont question à l'alinéa 1 du paragraphe 1er de l'article 4*bis* ne s'applique pas.

(3) Le récépissé en cas de versement, la copie en cas de virement au compte postal ou bancaire indiqué sur l'avis de constatation et le relevé en cas de paiement par carte bancaire servent de reçu à l'intéressé.

(4) L'information au procureur d'Etat des avertissements taxés décernés se fait moyennant l'établissement par le directeur général de la Police grand-ducale de relevés mensuels.

(5) Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par le présent article, les dispositions des articles 3, 4 et 4*bis* s'appliquent.»

Art. 5.

(Règl. g.-d. du 5 juin 1998)

«Chaque unité «de la police grand-ducale»[1] et de l'administration des douanes et des accises doit tenir un registre spécial indiquant les formules mises à sa disposition, les avertissements taxés donnés et les formules annulées.

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«Le directeur général de la police grand-ducale et le directeur de l'administration des douanes et accises établissent au début de chaque mois, en triple exemplaire, un bordereau récapitulatif portant sur les perceptions du mois précédent; ce bordereau récapitulatif indique les noms et prénoms du contrevenant, le numéro de son permis de conduire et de son adresse exacte, la date et l'heure de l'infraction, le montant de la taxe perçue et la date du paiement, le numéro d'immatriculation du véhicule ayant, le cas échéant, servi à commettre l'infraction. Un exemplaire de ce bordereau est transmis à l'administration de l'enregistrement et des domaines, et un autre exemplaire sert de relevé d'information au procureur d'Etat dans les conditions du paragraphe 3 des articles respectivement des paragraphes 3. et 4. des articles 4 et 4bis.

Le directeur général de la police grand-ducale et le directeur de l'administration des douanes et accises établissent au début de chaque mois en triple exemplaire un relevé des avertissements taxés donnés, susceptibles d'entraîner une réduction de points. Tant le procureur d'Etat que le ministre des Transports reçoivent un exemplaire de ce relevé.»

Le «directeur général de la police grand-ducale»[1] et le directeur de l'administration des douanes et des accises établissent au 31 décembre de chaque année un inventaire des opérations de l'année écoulée. Un exemplaire de cet inventaire est adressé à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines avec les formules annulées. Un autre exemplaire est transmis au procureur d'Etat.»

Chapitre II.- Les consignations pour les contrevenants non résidents

(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)

«Art. 6.

Les montants de la somme à consigner en vue de l'article 16 de la loi du 14 février 1955 précitée correspondent aux montants prévus pour les avertissements taxés repris au catalogue annexé.

Les frais bancaires ou postaux éventuels sont toujours à charge de l'intéressé.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 2 août 2002.

Art. 7.

(Règl. g.-d. du 5 juin 1998)

«1. La somme à consigner est perçue moyennant une formule spéciale publiée en annexe du présent règlement et composée d'un reçu, de deux copies et d'une souche.

Ces formules, dûment numérotées, sont reliées en carnets de 15 exemplaires que l'administration de l'Enregistrement et des Domaines met à la disposition du «directeur général de la police grand-ducale»[1] et du directeur de l'administration des douanes et des accises.

(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)

«Toutes les sommes à consigner perçues par les membres de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et des accises sont versées sans retard à la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat.»

2. Le reçu est immédiatement remis au contrevenant contre paiement de la somme à consigner fixée conformément aux dispositions de l'article 6.

3. La première copie est remise «à la caisse de consignation»[2] en même temps que le montant de la somme à consigner. Les frais d'encaissement éventuels en sont déduits, lorsque la somme à consigner est réglée par chèque; dans ce dernier cas, la pièce justificative renseignant sur ces frais est annexée à la copie.

4. La deuxième copie certifiée «par la caisse de consignation»[2] est annexée au procès-verbal établi en la matière.

5. La souche, dûment certifiée «par la caisse de consignation»[2] ou, en cas de virement postal de la somme à consigner, par le préposé du bureau des postes, reste dans le carnet de formules. Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches dûment certifiées «par les membres de la police grand-ducale au directeur générale de la police grand-ducale»[1] et par les membres de l'administration des douanes et des accises au directeur de l'administration des douanes et des accises.

Si une ou plusieurs formules n'ont pas abouti à la perception d'une somme à consigner, elles doivent être renvoyées en entier et porter une mention afférente.

Le «directeur général de la police grand-ducale»[1] et le directeur de l'administration des douanes et des accises établissent au début de chaque mois, en double exemplaire, un bordereau récapitulatif portant sur les perceptions du mois précédent. Un exemplaire de ce bordereau est transmis à «la caisse de consignation»[2].

Le «directeur général de la police grand-ducale»[1] et le directeur de l'administration des douanes et des accises établissent au 31 décembre de chaque année un inventaire des opérations de l'année écoulée. Un exemplaire de cet inventaire est adressé à «la caisse de consignation»[2] avec les formules annulées.»

Art. 8.

(Règl. g.-d. du 5 juin 1998)

«Il n'y a lieu à consignation que lorsque le contrevenant non résident ne s'acquitte pas entre les mains des «membres de la police grand-ducale»[1] ou de l'administration des douanes et des accises du montant de l'avertissement taxé, augmenté, le cas échéant, des frais d'enlèvement et de garde qui résultent de la mise en fourrière du véhicule ayant servi à commettre l'infraction en cause.»

(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)

«En cas de condamnation l'amende prononcée est imputée sur la somme consignée; l'excédent éventuel est remboursé par la caisse de consignation. En cas d'acquittement, la somme consignée ainsi que les frais d'enlèvement et de garde éventuels dont question à l'article 9 sont remboursés par ladite caisse.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 2 août 2002.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 mai 2015

Chapitre III.- Les mesures d'exécution de la mise en fourrière

Art. 9.

(Règl. g.-d. du 27 septembre 2004)

«(1) La notion de mise en fourrière de véhicules recouvre à la fois l'enlèvement d'un véhicule du lieu de l'infraction, le transport vers la fourrière, ainsi que la garde de ce véhicule à la fourrière.

(2) Les frais d'enlèvement et de garde d'un véhicule résultant de sa mise en fourrière sont fixés comme suit:

a) véhicules ayant une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg: 190,- euros;

b) véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg: 315,- euros.

(3) Les frais d'enlèvement se composent du coût dû aux opérations préalables à la prise en charge ou en remorque du véhicule et au déplacement entre le lieu de l'infraction et la fourrière. Ces frais sont dus par le contrevenant dès le déclenchement de l'opération par la police grand-ducale ayant constaté l'infraction qui justifie la mise en fourrière, peu importe si le véhicule a effectivement dû être déplacé ou non. Les tarifs spécifiés au paragraphe (2) sont augmentés de 24,- euros au cas où l'enlèvement est effectué entre 18.00 heures et 8.00 heures, ou a lieu les jours fériés, les samedis et les dimanches.

La réquisition des dépanneurs commis à la prise en charge et au déplacement des véhicules à mettre en fourrière se fait au moyen de formules spéciales.

(4) Les frais de garde des véhicules sont fixés comme suit:

a) véhicules ayant une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg: 20,- euros par période;

b) véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg: 32,- euros par période.

(5) Les frais de garde d'un véhicule sont calculés par périodes de 12 heures, de 00.00 à 12.00 heures et de 12.00 à 24.00 heures, à compter de la réception du véhicule dans la fourrière. Toute période entamée est mise en compte comme période entière. Au cas où la masse maximale autorisée ne peut pas être déterminée sur base des documents officiels disponibles, la masse propre du véhicule en question sera retenue pour déterminer les tarifs spécifiés aux paragraphes (2) et (4).

(6) L'état des frais d'enlèvement et de garde est constaté au moyen de formules spéciales à plusieurs feuilles, dont la copie soit sert de reçu en cas de paiement de l'avertissement taxé et des frais, soit est annexée au procès-verbal dressé par la police grand-ducale en cas de non-paiement.

(7) La liquidation des frais d'enlèvement dus aux dépanneurs se fait à la diligence de la police grand-ducale suivant la procédure prévue pour la liquidation des frais de justice et par imputation sur les crédits afférents du ministère de la Justice. Les frais d'enlèvement et de garde payés par les contrevenants sont versés sans retard par la police grand-ducale à un compte-chèque postal déterminé de l'administration de l'Enregistrement et des Domaines. Chaque unité de la police grand-ducale tient un registre spécial sur les entrées et sorties des véhicules et dresse mensuellement un relevé des sommes encaissées qui est transmis à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines.

(8) Les jours et heures d'ouverture au public des fourrières existant en matière de circulation routière sont les suivants:

a) du lundi au vendredi: de 8.00 heures à 19.00 heures;

b) les samedis, dimanches et jours fériés: de 8.00 heures à 12.00 heures.

(9) Sont annexées au présent règlement grand-ducal, pour en faire partie intégrante, les formules spéciales suivantes:

a) la réquisition des dépanneurs commis à la prise en charge et au déplacement des véhicules à mettre en fourrière;

b) l'accusé de réception de l'entrée d'un véhicule à la fourrière;

c) l'information relative à la sortie d'un véhicule de la fourrière;

d) les états des frais d'enlèvement et de garde des véhicules.»

Art. 10.

Tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule mis en fourrière en est informé dans les 72 heures, à moins qu'il n'ait retiré son véhicule d'après un des modes prévus par la loi.

Cette information est faite sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception.

Le délai de 30 jours prévu au paragraphe 7 de l'article 17 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée prend cours

- en cas d'acceptation de la lettre recommandée, le jour de son acceptation;
- en cas de refus de la lettre recommandée, le jour de ce refus;
- en cas d'omission de retirer la lettre recommandée dans le délai imparti par l'Administration des Postes et Télécommunications, le jour de l'expiration de ce délai.

Art. 11.

Dans un délai de 3 mois à partir de la notification de la réquisition d'aliénation du procureur d'Etat, l'administration de l'Enregistrement et des Domaines se charge de l'aliénation des véhicules délaissés ou confisqués.

Les véhicules qui n'ont pas trouvé d'acquéreur endéans ce délai ainsi que les épaves peuvent être livrés à la destruction.

Dans tous les cas l'administration de l'Enregistrement et des Domaines informe le ministre des Transports ainsi que le parquet compétent des suites données aux réquisitions de vente. L'information au ministre des Transports comporte les éléments d'identification disponibles du véhicule; y sont joints les documents de bord du véhicule qui ont, le cas échéant, été récupérés.

(Règl. g.-d. du 2 août 2002)

«Chapitre IV.- Les mesures d'exécution en matière de permis à points

Art. 12.

Le catalogue regroupant les contraventions et déterminant les montants de la taxe à percevoir pour les différentes contraventions qui est reproduit à l'Annexe I du présent règlement, comporte en outre l'indication du nombre de points à retirer pour les contraventions donnant lieu à une réduction du nombre de points dont tout permis de conduire est affecté en vertu du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée.

Art. 13.

Les membres de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises qui décernent un avertissement taxé pour une contravention donnant lieu à une réduction de points en vertu du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée, en informent par voie informatique le ministre des Transports dans les 15 jours suivant le règlement de la taxe.

Lorsque le contrevenant qui a sa résidence normale au Luxembourg, est titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou d'un permis de conduire délivré par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen dûment enregistré, cette communication comporte toutes les données utiles à l'identification du contrevenant et notamment ses noms, prénoms, date et lieu de naissance et le numéro de son permis de conduire ainsi que la nature de la ou des infractions commises et les références aux articles tels que prévues au catalogue annexé au présent règlement.

Lorsque le contrevenant qui a sa résidence normale au Luxembourg, est titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen et non dûment enregistré ou d'un permis de conduire délivré par un pays tiers à l'Espace Economique Européen et non dûment transcrit, ou que le contrevenant n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, la communication comporte outre les indications mentionnées à l'alinéa 2 du présent article, l'adresse exacte de l'intéressé.

Lorsque le contrevenant n'est pas en possession d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule qu'il a conduit, ou lorsqu'il ne satisfait pas aux réquisitions des agents chargés du contrôle d'exhiber son permis de conduire, la communication comporte, outre l'adresse exacte de l'intéressé ainsi que les indications mentionnées à l'alinéa 2, la mention des catégories de véhicules pour lesquelles le contrevenant dispose d'un permis de conduire valable ou la mention de la cause de l'omission de présenter le permis de conduire.

Art. 14.

Le procureur général d'Etat informe le ministre des Transports de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour une des infractions reprises au paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée.

La communication qui a lieu dans les 30 jours suivant la date à laquelle la condamnation est devenue irrévocable, consiste dans la transmission de la décision judiciaire intervenue.

Art. 15.

1. Le ministre des Transports procède à l'imputation des points retirés et en informe l'intéressé endéans les huit jours ouvrables à compter des communications prévues aux articles 13 et 14.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«Cette information est faite sous pli fermé et recommandé dans le cas d'une déduction de points.» Elle est faite par simple lettre postale en cas de reconstitution partielle ou intégrale des points. Dans le cas d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, cette information est valablement faite, lorsqu'elle est adressée selon les modalités qui précèdent à l'adresse indiquée suivant le cas dans la décision judiciaire ou dans la communication prévue à l'article 13.

2. L'information prévue au dernier alinéa du paragraphe 2. de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée mentionne le libellé de l'infraction et le nombre de points déduits ainsi que les date et lieu des faits. Elle indique en outre si la déduction des points intervient sur base d'une décision judiciaire ou sur base d'un avertissement taxé. Dans le premier cas l'instance judiciaire, la date de la décision ainsi que la date où cette décision est devenue irrévocable sont mentionnées. Dans le second cas, la date du paiement de la taxe est mentionnée.

L'information indique en outre le nombre résiduel de points et comporte, le cas échéant, un rappel sommaire des antécédents ayant entraîné une perte de points. Elle énonce, la possibilité éventuelle de la reconstitution partielle de points ainsi que les voies de recours.

3. L'information prévue au premier alinéa du paragraphe 4. dudit article 2bis mentionne la date du cours de formation ainsi que le nombre de points restitués. Elle énonce le nouveau nombre de points dont dispose l'intéressé.

4. L'information prévue à l'alinéa premier du paragraphe 5. dudit article 2bis mentionne la date où la reconstitution du nombre intégral de 12 points est devenue effective.»

Chapitre «V.-»[1] Dispositions finales

Art. «16.»[1]

L'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1955 fixant le montant de la taxe et les modalités d'application de l'avertissement taxé en matière de circulation routière, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite, est abrogé.

Art. «17.»[1]

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

———

ANNEXE I

Catalogue des avertissements taxés

établi conformément à l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques groupant les contraventions suivant les différents montants des taxes à percevoir et avec référence aux articles

A) 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;

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«B) du règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

C) du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, tel qu'il a été modifié dans la suite;»

(Règl. g.-d. du 19 juillet 1997)

«D) du règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds pendant les dimanches et jours fériés;»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 2 août 2002.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«E) de la loi du 24 février 1995 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 lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, telle qu'elle a été modifiée dans la suite;»

(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

«F) de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et du règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis;»

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«G) du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées;»

H) du règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur des candidats-conducteurs, tel qu'il a été modifié dans la suite;

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«I. du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers;»

J) du règlement grand-ducal du 16 avril 2003 concernant l'usage du signe distinctif particulier «médecin en service»;

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«K. du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;»

«L) de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques»[1].

(Règl. g.-d. du 16 juin 2011)

«M) Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes»

(Règl. g.-d. du 28 juillet 2014)

«N) Règlement grand-ducal du 28 juillet 2014 concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées.»

A. Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
1	I. OBJET ///					
2	II. DEFINITIONS ///					
3	III. AMENAGEMENT DES VEHICULES ET DE LEURS CHARGEMENTS **1.- Des dimensions des véhicules et de leurs chargements**					
-01	Dépassement de la largeur maximum autorisée			«145»[2]		
	(…)[3]					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«4						
-01	Dépassement de la longueur maximale autorisée			«145»[2]		
-02	Débordement du rayon de giration réglementaire			«145»[2]		

1 Modifié implicitement par le règlement grand-ducal du 21 septembre 2007.
2. Modifié par la loi du 2 août 2017.
3. Supprimé par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(4)						
	Inobservation sur une semi-remorque*					
-03	– de la distance réglementaire entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque			«145»[1]		
-04	– de la distance réglementaire entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque			«145»[1]		
-05	Inobservation sur un train routier de la distance maximale de 16,40 mètres entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble**			«145»[1]		
-06	Défaut pour un véhicule routier ou un ensemble de véhicules routiers couplés dont la longueur hors-tout dépasse 18,75 mètres, d'être muni à leur face la plus arrière d'un panneau réglementaire portant l'inscription «Véhicule long»			74»		
5	(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 25 juillet 2015)*					
6						
-01	Dépassement de la hauteur maximum autorisée			«145»[1]		
(Règl. g.-d. du 28 juillet 2014)						
«7						
-01	Inobservation de l'autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima des dimensions réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques				250	
-02	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima des dimensions réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques				250	
-03	Inobservation des conditions réglementaires par un véhicule spécial de l'Armée, un véhicule de génie civil ou à usage public spécial dépassant les dimensions réglementaires				250»	
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«8						
-01	Chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber				145	
-02	Chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur				145	
-03	Chargement provoquant un bruit évitable			74		

1 Modifié par la loi du 2 août 2017.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«* Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux semi-remorques immatriculées avant le 1er janvier 1993.						
** La présente disposition ne s'applique pas aux trains routiers immatriculés avant le 1er mars 1999, pour lesquels la distance maximale est de 10,00 mètres.»						
(8)						
-04	Transport sans couverture ou emballage fermé de matières poussiéreuses ou volatilisantes ou de débris d'animaux			74		
-05	Dispositif non réglementaire servant à arrimer, à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier				145»	
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«9						
-01	Dépassement du chargement à l'avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres				145	
-02	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépasse de plus d'un mètre une des faces latérales du véhicule				145	
-03	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépasse de plus de deux mètres la face avant ou arrière du véhicule				145	
-04	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que les équipements et accessoires dépassent de plus de cinq mètres la face arrière du véhicule destiné à être utilisé dans une exploitation agricole				145	
-05	Défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre			74		
-06	Défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20m			74»		
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«10						
-01	Transport par le conducteur d'un cycle, d'un véhicule assimilé à un cycle, d'un cyclomoteur, d'un motocycle ou d'un motocycle à sidecar d'objets ou marchandises gênants pour la conduite ou dangereux pour la circulation			74		

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
-02	Chargement non réglementaire d'un cycle, d'un véhicule assimilé à un cycle, d'un cyclomoteur, d'un cyclomoteur à trois roues, d'un motocycle ou d'un motocycle à side-car, d'un tricycle ou d'un quadricycle			74»		
11	///					
	2.- De la masse maximale autorisée					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«12 + 12bis						
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«-01	Dépassement de la m. m. a. d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés			«145»[1]		
-02	Dépassement de la m. m. a. sur un essieu			«145»[1]		
-03	Traction d'un véhicule traîné, dont la masse maximale par essieu est supérieure à 10t sans pour autant dépasser 12t, à une vitesse de plus de 25km/h			74		
-04	Défaut de respecter le rapport réglementaire entre la puissance du moteur et la m. m. a. d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés			74		
-05	Inobservation de la charge utile réglementaire d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses			74		
-06	Inobservation du rapport minimum de 1:4 entre la masse supportée par le ou les essieux moteurs et la masse en charge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés			74		
-07	Inobservation du rapport minimum de 1:5 entre la charge du ou des essieux directeurs et la masse en charge d'un véhicule automoteur			74		
-08	Masse en charge d'une remorque ou d'un véhicule traîné supérieure à la masse de remorquage maximale autorisée du véhicule tracteur			74		
-09	Inobservation du rapport réglementaire entre la masse à vide d'un tracteur et la m. m. a. ou la masse en charge de la remorque ou du véhicule traîné			74»		
	Défaut sur un autobus, un autocar, un camion, un tracteur de semi-remorques, une remorque ou une semi-remorque dont la m. m. a. dépasse 3.500 kg					
«-10»[1]	– de la plaque du constructeur réglementaire		49			
«-11»[1]	– de la plaque réglementaire relative aux dimensions		49			
«-12»[1]	– de la plaque unique réglementaire		49			
«-13»[1]	– 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		49			

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(12 + 12bis)						
(Règl. g.-d. du 28 juillet 2014)						
««-14»[1]	Inobservation des conditions de l'autorisation ministérielle permettant de dépasser ou de diminuer les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques				250	
«-15»[1]	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant de dépasser ou de diminuer les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques				250»	
«-16»[1]	– de l'obligation de conduire le véhicule à vide			74		
	Inobservation de la limite de vitesse de 40 km/h par le conducteur d'un véhicule spécial de génie civil ou à usage public spécial dépassant les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires:					
«-17»[1]	– de l'obligation de prendre toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité routière			74		
	Inobservation de la limite de vitesse de 40 km/h par le conducteur d'un véhicule spécial de génie civil ou à usage public spécial dépassant les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires:					
«-18»[1]	– le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h en agglomération		49			
«-19*»[1]	– le dépassement étant supérieur à 15 km/h en agglomération				145	2
«-20»[1]	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération		49			
«-21*»[1]	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h en dehors d'une agglomération				145	2
«-22»[1]	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute		49			
«-23*»[1]	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute				145	2»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«* Le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est considéré comme délit conformément à l'article 11bis sous 3. de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, si ledit dépassement est commis endéans les trois années suivant le jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation de la vitesse est devenu irrévocable ou où le contrevenant s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave et que la vitesse constatée dépasse de plus de 50% le maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
	3.- Des attelages					
13						
-01	Conduite d'un véhicule auquel sont attelés plus de 4 animaux en file ou plus de 3 de front					
	4.- Des remorques et autres véhicules traînés					
(Règl. g.-d. du 6 juillet 2004)						
«14						
-01	Traction de plus d'une remorque ou semi-remorque sauf dispense ministérielle			74		
-02	Traction d'une remorque destinée au transport de personnes par un véhicule automoteur circulant à plus de 25 km/h à l'exception un autobus ou un autocar			74»		
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«-03	Traction d'un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 40km/h			74		
-04	Traction d'un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 25km/h, sans que le véhicule tractant soit couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité			74		
(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)						
«-05	Traction d'un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 25km/h, sans que le véhicule tractant satisfasse en matière du contrôle technique aux exigences du paragraphe (1) de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955*			74»		
«-06»[1]	Défaut du disque prévu à la rubrique 2.16 g) du paragraphe 2 de l'article 2			74»		
15						
(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)						
	«Traction par un cyclomoteur ou un quadricycle léger:»					
-01	– de plus d'un véhicule		49			
-02	– d'un véhicule servant au transport de personnes			74		
(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)						
«-03	Traction par un cycle de plus d'un véhicule		49			
	Défaut pour un cycle traînant un véhicule servant au transport de personnes d'être muni:					
-04	– d'un dispositif d'accouplement réglementaire			74		
-05	– d'un système de freinage réglementaire			74		
-06	– d'un rétroviseur approprié			74»		

(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)

«* La présente disposition ne s'applique qu'aux véhicules immatriculés à partir du 1er février 2016.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 4 mai 2016.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
16						
-01	Utilisation d'une attache de remorque ne présentant pas toutes les garanties de sécurité			74		
-02	Utilisation d'une attache de fortune hors le cas de force majeure			74		
17						
-01	Inobservation de la distance maximale de 5 m entre le véhicule tracteur et le véhicule traîné		49			
-02	Défaut de signaler des attaches dépassant 2,50 m, autres que des timons ou des brancards, par un fanion		49			
-03	Fixation non réglementaire du fanion		49			
18*						
-01	Utilisation d'une remorque à un essieu dont la force au point d'appui, à l'état arrêté, n'est pas dirigée vers le bas			74		
-02	Utilisation d'un dispositif d'accouplement non réglementaire			74		
-03	Défaut d'une attache secondaire		49			
-04	Utilisation d'une attache secondaire non réglementaire ou utilisation non réglementaire d'une attache secondaire		49			
	Utilisation d'un timon triangulaire ou central:					
-05	– d'un type non agréé, à moins que la remorque n'ait été agréée dans son ensemble		49			
-06	– qui n'est pas construit et fixé de façon à pouvoir résister en toutes circonstances sans rupture ou déformation permanente aux efforts auxquels il est soumis		49			
-07	Utilisation d'un timon autre qu'un timon triangulaire sur une remorque dont l'essieu avant est pourvu d'une couronne à billes		49			
-08	Utilisation d'un timon triangulaire constitué de tubes ou d'éléments formant caisson		49			
-09	Utilisation d'une couronne à billes qui ne fait pas l'objet d'une agréation BENELUX		49			
-10	Utilisation d'un véhicule ne possédant pas les qualités techniques réglementaires au point de vue des matériaux, de la construction ou de la finition du châssis		49			
	Utilisation d'un véhicule:					
-15	Défaut d'indication de la marque sur une remorque ou sur une semi-remorque	24				
-16	Défaut de plaque d'identification sur une remorque ou sur une semi-remorque	24				

* Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux remorques et semi-remorques immatriculées pour la première fois avant le 1er octobre 1971.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(18)						
-17	Utilisation d'un véhicule muni de roues ou d'essieux non réglementaires ou n'ayant pas fait l'objet d'une agréation BENELUX		49			
-18	Utilisation d'un véhicule, autre qu'une remorque ayant un p.t.m.a. inférieur ou égal à 2.500 kg et destinée au transport de bateaux, dont les faces latérales présentent des creux non réglementaires		49			
-19	Utilisation d'un véhicule dont des saillies latérales, pouvant présenter un danger, ne sont pas efficacement protégées		49			
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«-20	Utilisation d'une remorque n'offrant pas une protection latérale efficace*		49»			
«-21»[1]	Utilisation d'une remorque dont la rotation des roues provoque une projection excessive vers l'arrière		49			
«-22»[1]	Utilisation d'un véhicule dont les roues et les bandages pneumatiques touchent les autres parties du véhicule			74		
«-23»[1]	Utilisation d'un ensemble de véhicules dont les positions d'orientation sont limitées par l'attache secondaire ou un organe de service de l'un des véhicules couplés			74		
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«-24	Utilisation d'un véhicule traîné par un cycle et destiné au transport de personnes qui n'est pas d'un type agréé			74»		
19	///					
	5.- Des pneumatiques					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«20						
-01	Usage sur un véhicule routier de roues ou de tables de roulement occasionnant des dégradations à la voie publique			74		
-02	Défaut de pneus sur un véhicule routier autre qu'un cycle traîné ou un véhicule spécial de l'armée ou en l'absence d'une autorisation ministérielle afférente			74»		
21	Usage sur un véhicule routier d'un ou de plusieurs pneus**					
-01	– d'une capacité de charge insuffisante			74		

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«* La présente disposition est applicable aux remorques immatriculées à partir du 1er janvier 2005.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«** Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux cycles, aux véhicules assimilés aux cycles et aux véhicules trainés par un cycle ou par un véhicule assimilé à un cycle.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(21)						
-02	– d'un indice de vitesse insuffisant			74		
-03	– ne présentant pas sur toute leur surface de roulement des rainures apparentes				145	2
-04	– faisant apparaître de la toile				145	2
-05	– présentant sur un flanc une fissure ou une déchirure profondes				145	2
-06	– ne présentant pas des rainures principales d'une profondeur d'au moins 1,0 mm pour les cyclomoteurs et les véhicules traînés et d'au moins 1,6 mm pour les autres véhicules				145	2
-07	Défaut d'affichage réglementaire de la vitesse maximale autorisée pour les pneus de type «M+S» dont l'indice de vitesse correspond à une vitesse maximale inférieure à la vitesse maximale par construction du véhicule sur lequel ces pneus sont montés*		49			
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«22						
-01	Usage de pneus à crampons en dehors des mois ou des conditions atmosphériques qui en autorisent l'usage			74		
-02	Usage non réglementaire de pneus à crampons			74		
-03	Usage de pneus à crampons non réglementaires			74		
-04	Défaut de disque réglementaire à la face arrière des véhicules équipés de pneus à crampons		49			
-05	Usage du disque sur un véhicule non équipé de pneus à crampons	24				
-06	Usage d'un dispositif antidérapant non incorporé en dehors des conditions atmosphériques qui en autorisent l'usage			74		
23						
	Usage sur un véhicule routier des catégories M1 et N1					
-01	– de pneus qui ne sont pas du même type et de la même structure				145	2
-02	– de pneus qui n'ont pas le même diamètre extérieur, montés sur des roues jumelées				145	2
	Usage sur le même essieu d'un véhicule routier autre qu'un véhicule des catégories M1 et N1, un cycle, un véhicule assimilé aux cycles et un véhicule traîné par un cycle ou par un véhicule assimilé aux cycles:					
-03	– de pneus qui ne sont pas du même type et de la même structure				145	2
-04	– de pneus qui n'ont pas le même diamètre extérieur, montés sur des roues jumelées				145	2»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«* La présente disposition est applicable aux remorques immatriculées à partir du 1er janvier 2005.»

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
23bis	(…)[1]					
	6.- Des organes mécaniques					
24						
-01	Usage d'un véhicule qui n'est pas en bon état de marche		49			
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«-02	Usage d'un véhicule dont l'extérieur ou le chargement présente des parties saillantes, pointues ou coupantes, à moins que ces parties ne soient indispensables du point de vue technique ou ne soient requises sur un équipement destiné à une utilisation dans une exploitation agricole			74		
-03	Défaut pour le véhicule visé à l'alinéa 2 de l'article 24 d'être muni d'un cache lorsque l'élément saillant, pointu ou coupant se trouve à une hauteur du sol de moins de 2 mètres et que le véhicule n'est pas utilisé aux fins de travaux sur la voie publique			74		
-04	Défaut pour le véhicule visé à l'alinéa 2 de l'article 24 d'être signalé par un feu jaune clignotant, visible de tout côté, lorsque l'élément saillant, pointu ou coupant n'est pas couvert par un cache et que le véhicule est utilisé aux fins de travaux sur la voie publique			74»		
24bis + 24ter*						
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
	«Usage d'un autobus, d'un autocar, d'une remorque, d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses ou d'un véhicule porte-conteneur transportant des conteneurs dépassant de plus de 60 cm le point extrême arrière du véhicule porte-conteneur:»					
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«-01	– dont la hauteur sous toute la largeur arrière excède la hauteur réglementaire			74»		
-02	– équipé d'un pare-choc arrière non réglementaire**		49			
-03	Usage d'un véhicule automoteur d'un p.t.m.a. supérieur à 2.500 kg non muni d'un dispositif de prise en remorque réglementaire		49			
	Usage d'un autobus, d'un autocar ou d'un véhicule destiné au transport de choses:					
-04	– non muni d'un châssis réglementaire			74		
-05	– non muni d'un réservoir à carburant réglementaire**			74		

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«* Les présentes dispositions s'appliquent aux véhicules immatriculés ou enregistrés au Luxembourg à partir du 1er janvier 1967. »

** Les critères techniques réglementaires relatifs à cette disposition sont différents selon que le véhicule a été immatriculé pour la première fois avant le 1er octobre 1971 ou après.

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(24bis + 24ter)						
-06	– dont le réservoir à carburant ou les canalisations sont installés de façon non réglementaire			74		
-07	– non muni d'un dispositif de changement de vitesse réglementaire		49			
-08	Usage d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses dont la cabine de conduite n'est pas aménagée de façon réglementaire		49			
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«-09	Défaut pour un véhicule d'être muni à l'avant d'un dispositif de protection contre l'encastrement*			74		
-10	Défaut pour un véhicule d'être muni d'un dispositif de protection latérale**			74»		
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«24quat***						
	Usage d'un véhicule routier de la catégorie M1:					
-01	– muni d'un châssis non réglementaire			74		
-02	– muni d'une suspension non réglementaire			74		
-03	– muni d'une installation de chauffage non réglementaire		49			
-04	– dont l'habitacle, y compris la toiture, n'est pas aménagé de façon réglementaire		49			
-05	– dont l'extérieur présente, à moins de 2 mètres du sol, des parties saillantes, pointues ou tranchantes non réglementaires			74		
-06	– dont les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical n'ont pas leurs charnières à l'avant		49			
-07	– dont la rotation des roues provoque une projection excessive vers l'arrière		49			
24quin						
	Usage d'un véhicule routier automoteur qui n'est pas muni					
-01	– d'ancrages pour ceintures de sécurité			74		
-02	– de ceintures de sécurité réglementaires			74		
-03	Défaut de pictogramme réglementaire informant sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité, apposé en évidence aux places assises munies de ceintures de sécurité dans les véhicules des catégories M2 et M3		49»			

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«** La présente disposition est applicable aux véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, immatriculés à partir du 1er janvier 2005.

** La présente disposition est applicable aux camions et tracteurs de semi-remorque, immatriculés à partir du 1er janvier 2005. »

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«*** La présente disposition s'applique aux véhicules routiers de la catégorie M1 immatriculés pour la première fois à partir du 1er octobre 1971. »

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
24sex*						
	Usage d'un motocycle:					
-01	– non muni d'un dispositif de changement de vitesse réglementaire		49			
-02	– non muni d'un embrayage progressif ou facilement réglable		49			
-03	– dont chaque roue n'est pas équipée d'un garde-boue		49			
	Usage d'un motocoupé assimilé à la catégorie des motocycles:					
-04	– dont le réservoir à carburant ou ses canalisations sont installés de façon non réglementaire			74		
-05	– dont l'habitacle du véhicule carrossé n'est pas suffisamment aéré		49			
-06	– dont le système de chauffage n'est pas réglementaire		49			
-07	– dont les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical n'ont pas leurs charnières à l'avant		49			
25						
	Usage d'un véhicule automoteur ou d'un «cyclomoteur»[1]					
-01	– provoquant des bruits gênants		49			
-02	– émettant un bruit dépassant le niveau sonore réglementaire**		49			
25bis						
	Usage d'un véhicule automoteur ou d'un «cyclomoteur»[1]					
-01	– émettant des fumées nuisibles ou incommodes			74		
-02	– non muni d'un dispositif d'échappement réglementaire***			74		
25ter						
(Règl. g.-d. du 10 février 1999)						
«-01	Usage d'un véhicule automoteur équipé d'un moteur à allumage commandé émettant des gaz dépassant les valeurs-limites réglementaires			74		
-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			74»		

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«* Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules immatriculés pour la première fois avant le 25 novembre 1975.

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

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

*** Les critères techniques réglementaires relatifs à cette disposition sont différents selon que le véhicule a été mis en circulation pour la première fois après le 1er octobre 1971 ou non.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
26						
	Usage d'un véhicule dont les organes de direction:					
-01	– ne sont pas de construction réglementaire			74		
-02	– ne sont pas en bon état de fonctionnement			74		
-03	Usage d'un véhicule dont une bonne maniabilité n'est pas assurée		49			
27- 27ter						
-01	Usage d'un véhicule dont le système de freinage n'est pas rapide et efficace			74		
28 + 28ter 28sexies						
-01	Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un motocycle, un tracteur ou une machine, non muni de deux dispositifs de freinage réglementaires			74		
28bis*						
-01	Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un motocycle, un «tracteur»[1], une machine ou un véhicule spécial de l'Armée, non muni d'un dispositif de freinage de service, d'un dispositif de secours ou d'un dispositif de stationnement réglementaire			74		
29						
-01	Usage d'une remorque qui a un p.t.m.a. supérieur à 750 kg ou dont le poids en charge est supérieur à la moitié du poids propre du véhicule tracteur, et qui n'est pas muni d'un dispositif de freinage réglementaire			74		
30						
(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)						
«-01	Défaut de dispositif assurant automatiquement l'arrêt en cas de rupture de l'attache sur une remorque équipée d'un frein de service obligatoire, à l'exception des remorques dont la masse maximale autorisée est inférieure à 1.500 kg et qui sont équipées d'une attache secondaire réglementaire		49			
-02	Attache touchant la voie publique		49»			
30bis**						
-01	Usage d'une remorque ou d'une semi-remorque non munie d'un dispositif de freinage automatique, d'un dispositif de freinage de service ou d'un dispositif de freinage de stationnement réglementaire			74		
-02	Usage d'un ensemble de véhicules d'un p.t.m.a. supérieur à 16.000 kg non muni d'un système de freinage de service à commande pneumatique			74		

* Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules immatriculés pour la première fois au Luxembourg avant le 1er janvier 1967.

** Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er octobre 1971.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(30bis)						
-03	Usage d'une remorque ou d'une semi-remorque dont l'efficacité des dispositifs de freinage ne répond pas aux valeurs réglementaires			74		
31						
-01	Défaut d'au moins un frein à inertie ou d'un dispositif de freinage pouvant être actionné par un serre-frein, sur un véhicule traîné dont le poids en charge dépasse 2.000 kg, autre qu'une machine, un essieu simple de dépannage ou un véhicule traîné par un «cyclomoteur»[1]			74		
(Règl. g.-d. du 10 février 1999)						
«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			74		
(Règl. g.-d. du 28 avril 2014)						
«-02	Défaut d'équiper un véhicule autre qu'un cycle mais assimilé à celui-ci, et notamment celui dont les deux roues ne sont pas alignées, d'un seul système de freinage agissant de manière équilibrée sur au moins deux roues			74»		
«-03»[2]	Usage d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un c.m.a. dont l'efficacité de freinage ne répond pas aux valeurs réglementaires		49			
«-04»[2]	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		49			
	Usage d'un motocoupé, assimilé à la catégorie des motocycles, qui n'est pas pourvu					
«-05»[2]	– de deux freins réglementaires			74		
«-06»[2]	– d'un frein de stationnement réglementaire			74»		
33						
-01	Usage d'un «tracteur»[3] non muni d'un dispositif de freinage réglementaire			74		
34-35						
-01	Usage d'un véhicule non spécifié aux articles 28 à 33 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité, qui n'est pas muni d'un dispositif de freinage à action mécanique		49			
-02	Défaut de cale sur un véhicule dont le p.t.m.a. dépasse 3.500 kg		49			

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.
2. Renuméroté par le règlement grand-ducal du 28 avril 2014.
3. Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
36						
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-01	Défaut de dispositif de marche en arrière réglementaire sur un véhicule automoteur soumis à l'immatriculation et d'une masse à vide de plus de 400kg*		49»			
	7.- Des appareils avertisseurs					
37						
-01	Défaut d'appareil avertisseur sonore réglementaire sur un véhicule automoteur ou sur un motocoupé assimilé aux c.m.a.		49			
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)						
«38						
-01	Défaut d'une sonnette réglementaire sur un cycle			74		
-02	Défaut d'un avertisseur sonore réglementaire sur un quadricycle léger			74		
-03	Défaut d'une sonnette ou d'un avertisseur sonore réglementaires sur un cyclomoteur			74»		
39	***III***					
40						
-01	Présence sur un véhicule d'un appareil avertisseur non réglementaire		49			
41-41quin**						
-01	Usage d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, autre qu'un «tracteur»[1] sans cabine ou à cabine non fermée, une machine ou un véhicule de l'armée, qui n'est pas pourvu d'appareils indicateurs de direction réglementaires***			74		
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-02	Défaut d'un signal de détresse sur un véhicule effectuant le ramassage scolaire			74»		
	(…)[2]					
«-03»[2]	Usage d'un véhicule automoteur, à l'exception des machines, d'une remorque ou d'un motocoupé assimilé aux «cyclomoteurs»[4] qui n'est pas pourvu de feux-stop réglementaires****			74		

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«* La présente disposition ne s'applique pas aux véhicules de la catégorie L.»

(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)

«** 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, avant le 1er mars 1999 ou après.»

*** Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux motocycles immatriculés pour la première fois avant le 26 novembre 1975 et aux motocoupés y assimilés, et les critères techniques réglementaires y relatifs sont différents selon que le véhicule a été immatriculé pour la première fois avant le 1er janvier 1981 ou après.

**** L'obligation de feux-stop ne s'applique pas aux motocycles d'une cylindrée inférieure à 125 cm^3 et immatriculés pour la première fois avant le 26 novembre 1975 et aux motocoupés y assimilés.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.
3 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.
4 Modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(41-41quin)						
«-04»[1]	Usage d'un «cyclomoteur»[2] ou d'un motocoupé y assimilé, enregistré pour la première fois après le 1er janvier 1981 qui n'est pas pourvu d'appareils indicateurs de direction réglementaires			74		
42-* 42quater	Usage d'un véhicule automoteur, autre que les véhicules spéciaux de l'Armée, les machines et les motocycles, qui n'est pas muni:					
-01**	– de deux feux-route réglementaires			74		
-02**	– de deux feux-croisement réglementaires			74		
-03**	– de deux feux-position réglementaires			74		
-04**	– de deux feux rouges réglementaires			74		
-05**	– d'un ou de deux feux réglementaires éclairant la plaque d'immatriculation		49			
-06**	– d'au moins deux catadioptres rouges réglementaires			74		
-07**	Usage d'un véhicule automoteur muni de feux-brouillard avant ou arrière non réglementaires		49			
-08**	Usage d'un véhicule automoteur muni d'un phare mobile qui n'est pas branché en parallèle avec les feux arrière		49			
	Pour un véhicule affecté à un usage public spécial, un véhicule équipé en dépanneuse, un véhicule destiné au transport de véhicules accidentés ou un véhicule servant au transport de cruches à lait:					
-09	– usage non réglementaire d'un feu éclairant la surface arrière		49			
-10	– usage d'un feu non réglementaire éclairant la surface arrière		49			
-11	Usage prohibé d'un feu éclairant la surface arrière d'un véhicule		49			
	Usage d'un véhicule automoteur, autre que les véhicules spéciaux de l'Armée, les machines et les motocycles:***					
-12**	– dont l'emplacement des feux prescrits n'est pas réglementaire		49			
-13**	– dont les feux rouges ou les feux éclairant la plaque d'immatriculation ne s'allument pas en même temps que les feux-position, les feux-croisement ou les feux-route		49			

* Les présentes dispositions s'appliquent également aux motocoupés assimilés aux motocycles.

** Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux tracteurs agricoles immatriculés pour la première fois avant le 1er juillet 1993.

*** Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules immatriculés pour la première fois au Luxembourg avant le 1er janvier 1967.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(42-42quater)						
-14	– qui n'est pas muni d'un ou de deux feux de marche arrière réglementaires		49			
-15*	Usage d'un véhicule automoteur, autre que les véhicules spéciaux de l'Armée, les machines et les motocycles dont les feux, les ampoules ou les catadioptres ne sont pas d'un type homologué par un Etat membre des Communautés Européennes**		49			
-16*	Usage d'un «tracteur»[1] qui n'est pas équipé d'un socle fixe à sept pôles, conforme à la norme ISO R/1724			74		
43						
	Usage d'un motocycle, «d'un tricycle ou d'un quadricycle»[1] dont la largeur ne dépasse pas 1 m, qui n'est pas équipé à l'avant:					
-01	– d'un ou de deux feux-route réglementaires			74		
-02	– d'un ou de deux feux-croisement réglementaires			74		
-03	– d'un ou de deux feux-position réglementaires			74		
-04	– de feux-brouillard réglementaires		49			
-05	– d'un catadioptre réglementaire		49			
	Usage d'un motocycle, «d'un tricycle ou d'un quadricycle»[2] dont la largeur ne dépasse pas 1 m, qui n'est pas équipé à l'arrière:					
-06	– d'un feu rouge réglementaire			74		
-07	– d'un feu blanc réglementaire éclairant la plaque d'identité		49			
-08	– d'un catadioptre réglementaire			74		
-09	– d'un feu-brouillard rouge réglementaire		49			
-10	Usage d'un motocycle, qui n'est pas équipé sur les côtés d'un ou de plusieurs catadioptres réglementaires		49			
	Usage d'un side-car, adapté à un motocycle, qui n'est pas équipé:					
-11	– d'un feu-position et d'un feu rouge réglementaire			74		
-12	– d'un catadioptre arrière réglementaire***			74		
(Règl. g.-d. du 10 février 1999)						
«43bis						
	Usage d'un cyclomoteur qui n'est pas équipé					
-01	– à l'avant d'un ou de deux feux blancs réglementaires			74		

* Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux tracteurs agricoles immatriculés pour la première fois avant le 1er juillet 1993.

** Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules immatriculés pour la première fois au Luxembourg avant le 1er janvier 1979.

*** La présente disposition n'est pas applicable aux véhicules immatriculés pour la première fois avant le 26 novembre 1975.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(43bis)						
-02	– à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptre réglementaires			74		
-03	– à l'arrière d'un feu brouillard réglementaire		49			
-04	– de pédales réglementaires		49			
	Usage d'un quadricycle léger qui n'est pas équipé					
-05	– à l'avant de deux feux blancs ou jaunes réglementaires			74		
-06	– à l'arrière de deux feux rouges réglementaires			74		
-07	– à l'arrière de deux catadioptres réglementaires			74		
-08	– à l'arrière d'un ou de deux feux blancs réglementaires éclairant le numéro d'identité		49»			
	Usage d'un cycle à une voie qui n'est pas équipé					
-09	– d'une installation d'éclairage d'une puissance de 3W			74		
-10	– à l'avant d'un feu blanc ou jaune réglementaire			74		
-11	– à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptre réglementaires			74		
(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)						
	«Usage d'un cycle du genre v.t.t. qui n'est pas équipé					
-12	– à l'avant d'un feu blanc ou jaune ou d'un catadioptre réglementaire			74		
-13	– à l'arrière d'un catadioptre rouge réglementaire			74		
	Usage de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité d'un cycle du genre v.t.t. qui n'est pas équipé					
-14	– d'une installation d'éclairage d'une puissance de 3W			74		
-15	– à l'avant d'un feu blanc ou jaune réglementaire			74		
-16	– à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptre réglementaires			74»		
	Usage d'un cycle à deux voies qui n'est pas équipé					
«-17»[1]	– de deux installations d'éclairage de 3W chacune			74		
«-18»[1]	– à l'avant de deux feux blancs ou jaunes réglementaires			74		
«-19»[1]	– à l'arrière de deux feux rouges et de deux catadioptres réglementaires			74		
(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)						
«-20	Usage d'un cycle non équipé de pédales réglementaires ou, à défaut, en l'absence de bandes réfléchissantes sur la partie arrière des chaussures du conducteur		49			
-21	Usage d'un cycle non équipé de bandes réfléchissantes réglementaires visibles de l'arrière		49»			

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 20 septembre 1994.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(43bis)						
«-22»[1]	Défaut sur une ou plusieurs roues d'un cycle de catadioptres blancs ou jaunes ou de rubans circulaires blancs ou jaunes réfléchissants fixés de manière réglementaire		49			
(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)						
	«Usage d'un cycle traîné à une voie qui n'est pas équipé					
-23	– d'une installation d'éclairage d'une puissance de 3 W			74		
-24	– à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptre réglementaires			74		
	Usage d'un cycle traîné à deux voies qui n'est pas équipé:					
-25	– de deux installations d'éclairage d'une puissance de 3 W chacune			74		
-26	– à l'arrière de deux feux rouges et de deux catadioptres réglementaires			74		
-27	Usage d'un cycle traîné non équipé de pédales réglementaires ou, à défaut, en l'absence de bandes réfléchissantes sur la partie arrière des chaussures du conducteur		49			
-28	Usage d'un cycle traîné non équipé de bandes réfléchissantes réglementaires visibles de l'arrière		49			
-29	Défaut sur une ou plusieurs roues d'un cycle traîné de catadioptres blancs ou jaunes ou de rubans circulaires blancs ou jaunes réfléchissants fixés de manière réglementaire		49			
	Usage d'un véhicule traîné par un cycle qui n'est pas équipé					
-30	– à l'arrière d'un ou de deux feu(x) rouge(s) réglementaire(s)			74		
-31	– à l'arrière d'un ou de deux catadioptre(s) rouge(s) réglementaire(s)			74		
-32	– sur chaque côté d'au moins deux catadioptres jaunes réglementaires			74		
-33	– à l'avant d'un ou de deux catadioptres blancs réglementaires			74»		
44						
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
	«Usage d'un véhicule équipé en dépanneuse, d'un véhicule destiné au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, d'un véhicule destiné et équipé aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne ou d'un tracteur qui n'est pas équipé:					
-01	– d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants réglementaires		49»			

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 20 septembre 1994.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(44)						
-02	– de feux d'encombrement ou de catadioptres réglementaires sur la face avant		49			
-03	– de feux d'encombrement non réglementaires sur la face arrière		49			
(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)						
«-04	Usage d'un véhicule automoteur d'une largeur supérieure à 2,55 m qui n'est pas équipé de feux d'encombrement ou de catadioptres réglementaires*			74		
-05	Usage d'un tricycle d'une largeur supérieure à 1,30 m qui n'est pas équipé de feux d'encombrement réglementaires			74»		
«-06»[1]	Usage d'un véhicule automoteur affecté au transport de personnes de moins de 10 places assises ou long de moins de 6 m et large de moins de 2 m, qui n'est pas équipé sur le côté gauche ou de chaque côté sur la face latérale de feux de stationnement réglementaires ou de feux en tenant lieu		49			
«-07»[1]	Usage d'un véhicule automoteur qui est équipé de catadioptres non réglementaires ou placés de façon non réglementaire*		49			
«-08»[1]	Publicité lumineuse ou par surface réfléchissante sur un véhicule			74		
45	Usage d'une remorque, d'un véhicule forain ou d'une roulotte qui dépasse en largeur le véhicule tracteur, et qui n'est pas équipé:**					
-01	– à l'avant de deux feux d'encombrement réglementaires			74		
-02	– à l'arrière de deux catadioptres réglementaires			74		
-03	– à l'arrière de deux feux rouges réglementaires			74		
-04	– à l'arrière d'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité		49			
(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)						
«-05	Usage d'un véhicule traîné non équipé à l'arrière de deux catadioptres rouges réglementaires			74		
-06	Usage d'un véhicule traîné par un cycle ou un «cyclomoteur»[2] et qui n'est pas équipé d'un catadioptre réglementaire fixé à la face arrière gauche			74»		

* Les critères techniques réglementaires relatifs à cette disposition sont différents selon que le véhicule est immatriculé pour la première fois au Luxembourg avant le 31 décembre 1966 ou après.

** Les critères techniques réglementaires relatifs à ces dispositions sont différents selon que le véhicule est immatriculé pour la première fois avant le 1er janvier 1967, avant le 1er janvier 1979 ou après.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 18 mars 2000.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 10 février 1999.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
45bis						
-01	Usage d'un véhicule automoteur équipé de feux excédentaires			74		
	Usage d'un véhicule automoteur dont les feux de même nom ne sont pas					
-02	– de même couleur		49			
-03	– d'égal éclairement		49			
-04	– placés de façon réglementaire			74		
-05	Usage d'un véhicule automoteur dont les catadioptres de même couleur ne sont pas d'égale intensité ou placés à la même hauteur		49			
	(…)[1]					
«-06»[2]	Usage d'un véhicule automoteur dont une partie ou le chargement masque les feux rouges ou les catadioptres			74		
«-07»[2]	Bandes réfléchissantes non réglementaires	24				
«-08»[2]	Usage d'un véhicule automoteur dont les phares de longue portée ne s'éteignent pas automatiquement avec les feux-route		49			
	9.- Des dispositifs visuels*					
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)						
«46						
-01	Usage d'un véhicule routier automoteur n'assurant pas une vue du conducteur suffisamment dégagée vers l'avant ou vers les deux côtés			74		
-02	Présence dans un véhicule d'une lumière gênant le conducteur**		49			
-03	Présence dans un véhicule routier automoteur d'un objet étranger à l'équipement et gênant la vue du conducteur ou se trouvant dans le champ de vision de celui-ci		49			
-04	Présence dans un véhicule routier automoteur d'un dispositif accessoire, d'une vignette ou d'un film en plastique fixés de façon non réglementaire		49			
-05	Fixation dans un véhicule routier automoteur d'un dispositif accessoire ou d'un film en plastique non réglementaires		49			
-06	Présence dans un véhicule d'un pare-brise ou d'un vitrage latéral non réglementaires**			74»		
47						
-01	Défaut de dispositif d'essuie-glace réglementaire sur un véhicule automoteur à pare-brise autre que les motocycles		49			

* Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée.

** Les critères techniques réglementaires relatifs à cette disposition sont différents selon qu'il s'agit ou non d'une voiture automobile à personne ou d'un véhicule utilitaire et que les véhicules sont immatriculés pour la première fois avant le 1er octobre 1971 ou après.

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.

2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
47bis						
-01	Défaut de dispositif de dégivrage ou de lave-glace réglementaire*		49			
47ter	///					
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)						
«48						
-01	Défaut pour un véhicule routier automoteur d'être équipé par des rétroviseurs intérieurs ou extérieurs ou par des dispositifs de vision indirecte équivalents, réglementaires			74»		
48 + 48bis	(…)[1]					
	10.- Des dispositifs spéciaux					
49						
-01	Usage d'un véhicule automoteur soumis à l'immatriculation au Luxembourg, autre que les «tracteurs»[2], les machines et les véhicules spéciaux de l'Armée, qui n'est pas équipé d'un indicateur de vitesse et d'un compteur kilométrique réglementaires			74		
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-02	Usage d'un véhicule effectuant le ramassage scolaire qui n'est pas muni d'un panneau «Enfants» réglementaire à l'avant et à l'arrière			74»		
-03	Panneau «Enfants» non réglementaire		49			
-04	Usage abusif du panneau «Enfants»		49			
-05	Défaut de prudence spéciale aux arrêts des véhicules munis du panneau «Enfants»		49			
-06	Défaut de signalisation appropriée, en position horizontale, d'un plateau de chargement élévateur équipant un véhicule destiné au transport de choses			74		
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«-07**/***	Usage d'un autobus ou autocar qui n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse réglementaire				«145»[3]	
-08**	Usage d'un autobus ou autocar dont le limiteur de vitesse ne fonctionne pas de façon réglementaire				«145»[3]	
-09**/***	Usage d'un camion ou d'un tracteur de remorque ou de semi-remorque qui n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse réglementaire				«145»[3]	

* La présente disposition ne s'applique qu'aux voitures automobiles à personnes et aux véhicules utilitaires immatriculés pour la première fois après le 1er octobre 1971.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2005)

«** Les présentes dispositions ne s'appliquent qu'aux véhicules immatriculés pour la première fois à partir du 1er janvier 1988.

*** Les présentes dispositions ne s'appliquent aux camions, aux tracteurs de remorques et aux tracteurs de semi-remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 12.000 kg ainsi qu'aux autobus et autocars dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 10.000 kg:

– qu'à partir du 1er janvier 2005 pour les véhicules immatriculés pour la première fois à partir de cette date;
– qu'à partir du 1er janvier 2006 pour les véhicules immatriculés pour la première fois entre le 1er janvier 2001 et le 1er janvier 2005;
– qu'à partir du 1er janvier 2007 pour les véhicules visés au tiret précédent et qui sont affectés exclusivement à des transports nationaux.»

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.
3 Modifié par le règlement grand-ducal du 26 juin 2011.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(49)						
-10	Usage d'un camion ou d'un tracteur de remorque ou de semi-remorque dont le limiteur de vitesse ne fonctionne pas de façon réglementaire»				«145»[1]	
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
	«Usage d'un dispositif monté sur l'attache-remorque et destiné à transporter des choses»					
«-11»[2]	– qui dépasse l'arrière du véhicule de plus d'un mètre			74		
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«-12	– qui ne dépasse pas, y compris son chargement, le gabarit du véhicule			74		
-13	– qui a une masse en charge ne dépassant pas la masse maximale autorisée sur le point d'attelage			74»		
(Règl. g.-d. du 18 juillet 2003)						
«-14»[3]	– qui n'assure pas une visibilité réglementaire de feux et catadioptres du véhicule ou qui, à défaut de visibilité suffisante, n'est pas muni d'un système d'éclairage dédoublé			74		
(Règl. g.-d. du 18 juillet 2003)						
«-15»[3]	– qui nuit à la visibilité de la plaque d'immatriculation arrière ou qui, à défaut de visibilité suffisante, n'est pas muni d'une plaque d'immatriculation complémentaire			74»		
(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)						
««-16»[3]	Défaut d'autorisation ou non-respect des conditions de l'autorisation en relation avec la mise en circulation d'un véhicule servant à des essais techniques ou scientifiques			74		
«-17»[3]	Défaut de signalisation ou signalisation non conforme d'un véhicule servant à des essais techniques ou scientifiques			74		
«-18»[3]	Usage d'un camion, d'un tracteur de semi-remorque ou d'un autobus servant à l'instruction pratique et à la réception de l'examen pratique et qui n'est pas équipé à l'arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules d'un panneau «AUTO ECOLE» réglementaire		49			
«-19»[3]	Usage abusif du panneau «AUTO ECOLE» prescrit à l'arrière d'un camion, d'un tracteur de semi-remorque, d'un autobus ou d'un ensemble de véhicules servant à l'instruction pratique et à la réception de l'examen pratique		49»			

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

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

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 26 juin 2011.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.
3 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(49)						
(Règl. g.-d. du 10 février 1999)						
««-20»[1]	Usage d'un camion, d'un «tracteur»[2] 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*			74»		
(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)						
««-21»[1]	Défaut d'indication réglementaire de l'interdiction d'employer un dispositif de retenue pour enfants tourné vers l'arrière sur un siège avant autre que celui correspondant à la place du conducteur qui est muni d'un coussin gonflable frontal		49»			
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
««-22»[1]	Défaut d'un triangle de présignalisation réglementaire à bord d'un véhicule routier automoteur ayant au moins quatre roues**			74		
«-23»[1]	Défaut d'un vêtement de sécurité réglementaire à bord d'un véhicule routier automoteur, hormis les catégories L1 et L2**			74»		
(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)						
«-24»[1]	Défaut d'un extincteur d'incendie portatif réglementaire à bord d'un véhicule des catégories N1 et N2 ou d'un véhicule à usage spécial dépassant 3.500 kg ou de deux extincteurs d'incendie portatifs réglementaires à bord d'un véhicule de la catégorie N3***			74		
«-25»[1]	Défaut d'un coffret de secours réglementaire à bord d'un véhicule des catégories N2 et N3 ou d'un véhicule à usage spécial dépassant 3.500 kg****			74»		
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«-26	– Mise en circulation d'un véhicule muni d'équipements ou de marquages pouvant mener à confusion entre ce véhicule et les véhicules de la Police, de l'Administration des douanes, de l'Administration des services de secours, des services d'incendie et de sauvetage et du service d'aide médicale urgente, les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang, ainsi que les véhicules d'autres Administrations publiques			74»		

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

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

(Règl. g.-d. du 1er mars 2008)

« * Ces dispositions ne sont applicables qu'à partir du 1er juin 2008.»

(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)

«*** Pour les véhicules immatriculés avant le 15 juin 2008, cette disposition s'applique à partir du 15 juin 2010; pour les véhicules immatriculés à partir du 15 juin 2008, cette disposition s'applique à partir du 15 juin 2008.

**** Ces dispositions s'appliquent à partir du 15 juin 2008.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.
3 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
49bis*						
-01	Défaut d'une cabine ou d'un cadre de protection réglementaire sur un «tracteur»[1]			74		
49ter	(…)[2]					
	11.- De la force obligatoire des sections 1 à 10					
50						
(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)						
«-01	Usage d'un véhicule dont un ou plusieurs organes ou équipements ont été remplacés, modifiés ou enlevés de façon à en altérer la conformité au type réceptionné ou le fonctionnement réglementaire			74»		
(Règl. g.-d. du 27 janvier 2001)						
«-02	Altération, transformation, enlèvement ou remplacement du numéro de fabrication du moteur ou du numéro du châssis			74»		
	12.- Du transport de personnes					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«51						
	Transport de personnes					
-01	– à l'aide d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation, autrement que sur les places inscrites sur son certificat d'immatriculation			74		
-02	– à l'aide d'un véhicule routier non soumis à l'immatriculation, autrement que sur des places assises			74		
-03	– sur les places assises d'un véhicule routier, autrement que sur des sièges appropriés réglementaires			74		
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«-04	- Défaut d'autorisation ministérielle ou non-respect des conditions de l'autorisation ministérielle pour le transport de personnes sur la surface ou dans la cellule de chargement d'un véhicule routier			74»		
«-05»[3]	– d'un véhicule routier servant à un usage public spécial circulant à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h			74		
«-06»[3]	– d'un véhicule routier de la police grand-ducale ou des services d'incendie et de secours			74		
«-07»[3]	Défaut d'autorisation ministérielle ou non-respect des conditions de l'autorisation ministérielle pour le transport de personnes à l'aide d'un véhicule routier participant à des événements spéciaux			74»		

(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)

«* La présente disposition ne s'applique pas aux véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 1976.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 juillet 2003.
3 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(51)						
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)						
«-07	Transport de personnes, autres que la personne à mobilité réduite, sur un fauteuil roulant à moteur			74»		
52	(…)[1]					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«53						
	Transport de plus de 2 personnes à l'aide					
-01	– d'un véhicule des catégories L1 et L3			74		
-02	– d'un véhicule de la catégorie L2 non muni d'une carrosserie			74		
-03	– d'un véhicule routier traîné par un cycle ou par un véhicule routier assimilé à un cycle			74		
	Transport de plus de 4 personnes à l'aide					
-04	– d'un véhicule de la catégorie L4			74		
-05	– d'un véhicule des catégories L5, L6 et L7 non munis d'une carrosserie			74		
-06	Transport de plus de 2 personnes dans le side-car d'un véhicule de la catégorie L4			74		
-07	Transport d'un enfant dont la taille n'atteint pas 150 cm à l'aide d'un cycle, d'un véhicule routier assimilé à un cycle, d'un véhicule routier traîné par un cycle ou par un véhicule routier assimilé à un cycle, d'un véhicule routier des catégories L1, L3 et L4 ainsi que de ceux des catégories L2, L5, L6 et L7 non munis d'une carrosserie, autrement que dans un siège spécial réglementaire			74		
	Transport d'un passager à l'aide d'un véhicule des catégories L3 et L4 ainsi que des catégories L5 et L7 non munis d'une carrosserie:					
-08	– qui n'est pas âgé de 12 ans au moins			74		
-09	– dont la taille ne permet pas de faire un usage adéquat des repose-pieds			74		
-10	Défaut pour le conducteur et les passagers d'un véhicule des catégories L3 et L4 ainsi que des catégories L5 et L7 non munis d'une carrosserie de faire un usage des repose-pieds			74		
	Transport d'un passager de moins de 12 ans dans le side-car d'un véhicule de la catégorie L4					
-11	– qui n'est pas correctement assis sur un siège spécial réglementaire			74		
-12	– qui ne fait pas usage adéquat du système de retenue			74		
-13	– qui ne fait pas un usage des repose-pieds si sa taille dépasse 150 cm			74		

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(53)	Transport d'un passager à l'aide d'un cycle, d'un véhicule routier assimilé à un cycle, d'un véhicule routier des catégories L1 et L2 ainsi que d'un véhicule routier de la catégorie L6 non muni d'une carrosserie					
-14	– qui n'est pas âgé de 8 ans au moins			74		
-15	– dont la taille ne permet pas de faire un usage adéquat des repose-pieds			74		
-16	Défaut pour le conducteur et les passagers d'un cycle, d'un véhicule routier assimilé à un cycle, d'un véhicule routier des catégories L1 et L2 ainsi que d'un véhicule routier de la catégorie L6 non muni d'une carrosserie de faire un usage des repose-pieds			74		
	Transport d'un enfant de moins de 8 ans à l'aide d'un cycle, d'un véhicule routier assimilé à un cycle, d'un véhicule routier des catégories L1 et L2 ainsi que d'un véhicule routier de la catégorie L6 non muni d'une carrosserie					
-17	– si le conducteur n'est pas âgé de 18 ans au moins			74		
-18	– qui n'est pas correctement assis sur un siège spécial réglementaire			74		
-19	– qui ne fait pas un usage adéquat du système de retenue			74		
-20	– qui ne fait pas un usage adéquat des repose-pieds			74		
	Transport d'un enfant de moins de 8 ans à l'aide d'un véhicule destiné au transport de personnes et traîné par un cycle ou par un véhicule routier assimilé à un cycle					
-21	– si le conducteur n'est pas âgé de 18 ans au moins			74		
-22	– si le nombre d'enfants transportés dans le véhicule traîné dépasse 2			74		
-23	– qui n'est pas correctement assis sur un siège spécial réglementaire			74		
-24	– qui ne fait pas un usage adéquat du système de retenue			74		
-25	– qui ne fait pas un usage adéquat des repose-pied			74»		
54	Défaut sur un autobus ou un autocar:					
-01	– de pare-chocs avant ou arrière			74		
-02	– d'un tuyau d'échappement ou d'un dispositif silencieux réglementaire			74		
-03	– d'un dispositif de freinage réglementaire			74		
-04	– d'étanchéité de la carrosserie, des fenêtres ou des portes		49			
-05	– de trois issues réglementaires, praticables en toute circonstance		49			
-06	– des inscriptions réglementaires à l'intérieur du véhicule		49			

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(54)						
-07	Inobservation des inscriptions réglementaires dans un autobus ou un autocar		49			
-08	Transport dans un autobus ou autocar d'un nombre de personnes supérieur au nombre de places inscrit sur la carte d'immatriculation			74		
-09	Usage d'un autobus ou d'un autocar équipé de sièges ou de strapontins non réglementaires		49			
-10	Défaut d'aération ou de chauffage adéquats sur un autobus ou un autocar		49			
-11	Obstruction du rayon visuel ou du rayon d'action du conducteur d'un autobus ou d'un autocar		49			
	Défaut dans un autobus ou autocar:					
-12	– de lampe portative de secours		49			
-13	– aux endroits prescrits, d'extincteurs réglementaires, en état de fonctionnement et susceptibles d'être maniés par le conducteur			74		
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-14	– d'un coffret de secours réglementaire			74»		
	(…)[1]		49			
«-15»[2]	Inobservation par le conducteur d'un autobus ou d'un autocar de l'interdiction de s'entretenir avec les voyageurs		49			
	Usage d'une remorque destinée au transport de personnes et attelée à un autobus ou autocar:					
«-16»[2]	– sans autorisation ministérielle		49			
«-17»[2]	– équipée ou attelée de façon non réglementaire			74		
«-18»[2]	Inobservation par le propriétaire ou le conducteur d'un autobus d'une prescription du cahier des charges de la concession		49			
«-19»[2]	Inobservation des conditions de l'autorisation ministérielle permettant le maintien en service d'un autobus ou d'un autocar ne répondant pas aux prescriptions techniques réglementaires			74		
55						
(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 23 juillet 2016)*						

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
56						
(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 23 juillet 2016)*						
(Règl. g.-d. du 27 mars 1997)						
«56bis	Usage comme voiture de location avec chauffeur d'un véhicule qui n'est pas équipé					
-01	– d'un tableau réglementaire à la vue des voyageurs		49			
	Inobservation de l'interdiction par le conducteur d'une voiture de location avec chauffeur					
-02	– de rechercher des voyageurs par paroles ou par gestes	24				
-03	– de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les agents de la «police grand-ducale»[1]	24				
-04	– de réclamer un prix supérieur à celui du tarif autorisé	24				
-05	– de mettre en compte le temps d'arrêt en cas de panne	24				
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«-06	Défaut d'un contrat écrit contenant les mentions précisées au 3e alinéa du paragraphe 2 de l'article 56bis	24				
-07	Défaut pour le conducteur d'une voiture de location avec chauffeur d'exhiber un contrat signé avec le client	24»				
«-08»[1]	Défaut pour le conducteur d'une voiture de location avec chauffeur de délivrer un reçu réglementaire à la demande du voyageur	24				
«-09»[1]	Défaut pour le conducteur d'une voiture de location avec chauffeur et pour le conducteur d'une ambulance de joindre le lieu de destination par le chemin le plus court	24»				
57						
-01	Défaut de tenir un livre de location pour un véhicule destiné à la location sans chauffeur		49			
-02	Tenue non réglementaire du livre de location		49			

1 Modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 portant création d'un corps de police grand-ducale (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
	13.- Du contrôle des véhicules automoteurs et de leurs remorques					
58-61	(…)[1]					
62-69	(…)[2]					
	«IV. DOCUMENTS DE BORD					
	1.- Des documents de bord»[3]					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«70						
	Défaut d'exhiber:					
-01	– un permis de conduire valable	24				
-02	– un certificat d'apprentissage valable	24				
-03	– un carnet de stage valable	24				
-04	– un carnet de période probatoire valable	24				
-05	– un certificat d'identification ou un document équivalent valables	24				
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-06	– la partie I d'un certificat d'immatriculation ou un document équivalent valables	24				
-07	– en cas de vol de la partie I d'un certificat d'immatriculation, la partie II de ce certificat et une copie de la déclaration de vol*	24»				
(Règl. g.-d. du 4 mai 2016 tel que rectifié)						
«-08	– l'original ou une copie certifiée conforme par la SNCA du ou des certificats de conformité européens, pour autant que le véhicule concerné en soit couvert**	24»				

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

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

(Règl. g.-d. du 4 mai 2016 tel que rectifié)

«** La présente disposition ne s'applique qu'aux véhicules immatriculés à partir du 1er février 2016.»

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 juillet 2003.
3 Titres insérés par le règlement grand-ducal du 18 octobre 2006.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(70)						
«-09»[1]	– une attestation d'assurance valable	24				
«-10»[1]	– une vignette fiscale valable	24				
«-11»[1]	– un volet valable de la feuille du carnet de contrôle	24				
(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)						
«-12	– un certificat de contrôle technique en cours de validité conformément à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955	24»				
«-13»[2]	- une vignette de conformité valable (…)[3]	24				
(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)						
«-14	– le cas échéant, pour tout véhicule soumis au contrôle technique routier, le rapport du dernier contrôle technique routier	24				
-15	– une attestation de modification ou de transformation valable	24»				
«-16»[1]	– une autorisation spéciale valable		49»			
(…) *(abrogé par le règl. g.-d. du 23 mai 2012)*						
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
««-17»[1]	– pour tout véhicule destiné au transport de marchandises dangereuses par route, les documents requis en vertu du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur le transport par route de marchandises dangereuses	24»				
«-18»[1]	– pour tout véhicule destiné au transport de denrées périssables, les documents requis en vertu de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)	24				
«-19»[1]	– une carte de qualification de conducteur valable ou un document valable en tenant lieu	24»				
«-20»[1]	– Défaut d'apposer la vignette fiscale ou le volet de la feuille du carnet de contrôle de façon réglementaire	24				
«-21»[1]	– Défaut pour le propriétaire, le détenteur ou le conducteur d'un véhicule d'avoir pourvu au remplacement d'un document de bord ou d'une vignette endommagés, détruits ou devenus illisibles	24»				
71						
-01	Défaut pour un militaire conduisant un véhicule automoteur de l'Armée d'exhiber un permis de conduire militaire valable	24				
-02	Défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de l'Armée d'exhiber la fiche caractéristique du véhicule	24				

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.
3 Supprimé par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
	«2.-»[1] Du permis de conduire et des conditions à remplir par les conducteurs					
72						
-01	Fait de laisser conduire un véhicule par un conducteur ne possédant pas les connaissances ou les habilités nécessaires		49			
(Règl. g.-d. du 16 juin 2011)						
	«Conduite ou fait de laisser conduire ou de faire conduire un taxi, une voiture de location ou un véhicule d'écolage:»					
-02	– pendant plus de 9 heures au cours de toute période de 24 heures			74		
-03	– endéans les 4 heures qui précèdent ou les 8 heures qui suivent le tour de service dans la profession principale			74		
-04	– pendant une période continue de plus de 4 heures et demie			74		
-05	Conduite ou fait de laisser conduire ou de faire conduire par une personne ayant consommé des boissons alcooliques pendant son service un taxi, une voiture de location, un véhicule d'écolage, un autobus, un autocar, un camion ou un tracteur de semi-remorque				145	
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«73						
-01	Fait pour le propriétaire d'un cycle, d'un cycle à pédalage assisté, d'un cycle électrique, d'un véhicule équipé d'un moteur destiné à être conduit par un ou plusieurs piétons, 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 sur la voie publique par un enfant ne remplissant pas les conditions d'âge réglementaires		49»			
74	(…)[2]					
75						
(Règl. g.-d. du 11 août 1996)						
«-01	Défaut pour l'intéressé de remettre le ou les permis valables ou périmés qu'il détient lors de l'établissement d'un nouveau permis	24»				

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 18 octobre 2006.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 20 septembre 1994.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
76- 78bis 79	(…)[1]					
	(…)[2]					
«-01»[3]	Défaut de présenter un certificat d'apprentissage pendant l'apprentissage pratique	24				
«-02»[3]	Défaut de certificat d'apprentissage en cours de validité pendant l'apprentissage pratique			74		
80						
	(....)[4]					
	(…)[2]					
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«-01	Défaut pour le candidat de faire valider son certificat d'apprentissage pour la conduite accompagnée et d'y faire inscrire le nom de son ou de ses accompagnateurs	24»				

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 20 septembre 1994.
2. Supprimé par le règlement grand-ducal du 8 août 2000.
3. Renuméroté par le règlement grand-ducal du 8 août 2000.
4 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 8 août 2000.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(80)						
(Règl. g.-d. du 19 juin 1995)						
««-02»[1]	Fait pour le candidat de conduire ou pour l'accompagnateur d'accompagner un candidat entre 23.00 et 6.00 heures		49			
«-03»[1]	Défaut de faire usage sous le régime de la conduite accompagnée d'un véhicule correspondant à la catégorie B du permis de conduire			74		
«-04»[1]	Fait pour l'accompagnateur de ne pas être assis à l'avant		49			
	(…)[2]					
«-05»[3]	Défaut de la lettre «L» pendant le régime de la conduite accompagnée		49»			
	(…)[4]					
81	///					
(Règl. g.-d. du 11 août 1996)						
«82						
-01	Défaut pour l'intéressé de restituer, lors de la délivrance d'un permis de conduire, les permis luxembourgeois ou étrangers qui ont, le cas échéant, été établis antérieurement à son nom		49»			
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«83						
-01	Défaut de remettre un formulaire du carnet de stage à l'agent chargé du contrôle de la circulation	24				
-02	(…)»					
«84						
-01	Défaut pour le titulaire d'un permis de conduire délivré par les autorités compétentes d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen de transcrire ce permis en permis de conduire luxembourgeois dans le délai d'un an à compter de la prise de résidence normale du titulaire au Luxembourg	24»				
85	///					
86	///					
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«87						
-01	Conduite d'un véhicule automoteur sous le couvert d'un permis de conduire périmé		49»			
(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)						
88-90	///					

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.
3 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.
4 Supprimé par le règlement grand-ducal du 22 avril 2009.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(Règl. g.-d. du 11 août 1996)						
«91						
-01	Défaut pour le titulaire d'un permis de conduire d'exhiber un carnet de période probatoire pendant la période probatoire		49»			
(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)						
«-02	Défaut pour le titulaire d'un permis de conduire établi par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, à échanger ce permis contre un permis de conduire luxembourgeois au moment de l'extension du droit de conduire à une autre catégorie ou suite à une décision judiciaire ou administrative comportant une inscription sur le permis de conduire	24»				
91bis	///					
(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)						
	«3.- Du certificat d'immatriculation, du certificat d'identification et de la vignette de conformité					
92	(…) *(abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)*					
93	///					
94	(…) *(abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)*					
94ter	(…) *(abrogé par le règl. g.-d. du 23 mai 2012)*					
95	(…)[1]					
96	///					
	«4.-»[2] De la vignette fiscale					
97						
(Règl. g.-d. du 31 octobre 2007)						
«-01	Usage d'un véhicule non couvert par une vignette fiscale valable ou un volet valable de la feuille du carnet de contrôle dûment rempli			74»		
(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)						
	«5. Des obligations du conducteur en relation avec le certificat de contrôle technique et la vignette de conformité»					
(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)						
«98						
-01	– Usage d'un véhicule routier non couvert par un certificat de contrôle technique valable				145	2
-02	– Usage d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique non couvert par une vignette de conformité valable			74	145	2»

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 octobre 2006.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 18 octobre 2006.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(Règl. g.-d. du 27 janvier 2001)						
«99						
-01	Défaut pour l'ancien propriétaire de remettre au nouveau propriétaire le dernier certificat de contrôle technique du véhicule en cas de cession ou de vente d'un véhicule	24»				
	V. VOIES PUBLIQUES					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
	«1.- Des compétences en matière de circulation sur la voie publique					
100	(…)»					
	«2.-»[1] **Des obstacles à la circulation**					
101						
-01	Fait de jeter, de déposer ou de laisser tomber sur la voie publique des objets ou matières quelconques pouvant gêner la circulation ou la rendre dangereuse			74		
-02	Fait de distribuer ou de faire distribuer d'un véhicule en marche des objets de publicité ou des feuilles de réclame sans autorisation du ministre des Transports		49			
-03	Fait d'apposer ou de faire apposer des objets de publicité ou des feuilles de réclame sur des véhicules automoteurs appartenant à des tiers et stationnant ou parquant sur la voie publique	24				
-04	Détérioration de la voie publique par un usager de la route			74		
«-05»[2]	Encombrement d'un trottoir		49			
(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)						
««-06»[2]	Encombrement des accotements praticables en l'absence de trottoir à l'intérieur d'une agglomération		49»			
-07	Gêne de la circulation sur un trottoir par des stores baissés jusqu'à moins de 2 mètres du sol ou jusqu'à moins de 0,25 mètre du bord extérieur du trottoir		49			
«-08»[2]	Défaut d'enlever immédiatement un chargement tombé sur la voie publique			74		
«-09»[2]	Défaut pour le conducteur de prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation, le chargement de son véhicule étant tombé sur la voie publique			74		

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 15 janvier 2003

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(Règl. g.-d. du 15 janvier 2003)						
«102, 102bis+ 102ter	///»					
	«3.-»[1] Des parties réservées de la voie publique et des parties de la voie publique à accès limité					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«103	///					
104						
-01	Défaut pour un usager d'utiliser la partie de la voie publique lui réservée			74		
-02	Circulation sur une partie de la voie publique réservée à d'autres usagers			74		
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)						
«-03	Défaut pour un piéton, un conducteur d'une brouette ou d'une voiture d'enfants, lorsqu'il emprunte une piste cyclable obligatoire, de céder le passage aux cyclistes			74»		
-04	Traversée d'une zone piétonne en un endroit où la traversée n'est pas autorisée	24				
-05	Défaut pour un conducteur de marquer l'arrêt avant de traverser une zone piétonne			74»		
105	(…)[2]					
106	(…)[3]					
	4.- De la signalisation routière					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«107«*»[4]						
	Inobservation d'un signal de priorité:					
-01	– «Cédez le passage»				145	2
-02	– «Arrêt»				145	2
-03	– «Priorité à la circulation venant en sens inverse»			74		
-04	– «Croix de Saint-André»			74		
	Inobservation d'un signal d'interdiction ou de restriction					
(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)						
«-05	– «Accès interdit»				145	2»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

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

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.
3 Supprimé par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.
4 Modifié par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(107)						
-06	– «Circulation interdite dans les deux sens»			74		
-07	– «Route barrée»			74		
-08	– «Accès interdit à une certaine catégorie ou à plusieurs catégories d'usagers»			74		
-09	– «Interdiction aux véhicules de circuler sans maintenir entre eux l'intervalle prescrit»			74		
-10	– «Interdiction de tourner»			74		
-11	– «Interdiction de faire demi-tour»			74		
-12	– «Interdiction de dépassement»				145	2
-13	– «Interdiction de faire usage d'avertisseurs sonores»		49			
	Inobservation d'un signal de limitation de vitesse en agglomération:					
-14	– le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h		49			
-15«*»[1]	– le dépassement étant supérieur à 15 km/h				145	2
	Inobservation d'un signal de limitation de vitesse en dehors d'une agglomération:					
-16	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h		49			
-17«*»[1]	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h				145	2
	Inobservation d'un signal de limitation de vitesse sur une autoroute:					
-18	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h		49			
-19«*»[1]	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h				145	2
	Inobservation d'un signal d'obligation:					
-20	– «Direction obligatoire»			74		
-21	– «Contournement obligatoire»			74		
-22	– «Intersection à sens giratoire obligatoire»			74		
-23	– «Piste cyclable obligatoire ou voie cyclable obligatoire»			74		
-24	– «Chemin pour piétons obligatoire»			74		
-25	– «Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons»			74		
-26	– «Chemin pour cavaliers obligatoire»			74		
-27	– «Vitesse minimale obligatoire»		49			
-28	– «Chaînes à neige obligatoires»			74		
(Règl. g.-d. du 7 février 2013)						
«-29	– «Voie réservée aux véhicules des services de transports publics»			74»		

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

««*»[1] Le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est considéré comme délit conformément à l'article 11bis sous 3. de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, si ledit dépassement est commis endéans les trois années suivant le jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation de la vitesse est devenu irrévocable ou où le contrevenant s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave et que la vitesse constatée dépasse de plus de 50% le maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum.»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(107)						
-30	– «Voie réservée aux tramways»			74		
	Inobservation d'un signal d'arrêt, de stationnement ou de parcage:					
-31	– «Stationnement interdit»	24				
-32	– «Arrêt et stationnement interdits»		49			
-33	– «Stationnement alterné»	24				
-34	– «Parking réservé à certaines catégories de véhicules»	24				
(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)						
«-35	Stationnement ou parcage sur un emplacement réservé aux véhicules servant au transport de personnes handicapées				145»	
«-36»[1]	Inobservation du signal «Stationnement autorisé sur le trottoir»					
	Inobservation de la durée maximale de stationnement ou de parcage, dans le cas du disque de stationnement ou de parcage:					
«-37»[1]	– le dépassement n'excédant pas 30 minutes	12				
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
««-38»[1]	– le dépassement excédant 30 minutes	24»				
	Inobservation de la durée maximale de stationnement ou de parcage, dans le cas d'un parcmètre à distribution de tickets ou du paiement par voie électronique:					
«-39»[1]	– le dépassement n'excédant pas 30 minutes	12				
«-40»[1]	– le dépassement excédant 30 minutes	24				
	Défaut de payer la taxe de stationnement ou de parcage, dans le cas d'un parcmètre à distribution de tickets ou du paiement par voie électronique:					
«-41»[1]	– la durée d'immobilisation du véhicule sans paiement de la taxe n'excédant pas 30 minutes	12				
«-42»[1]	– la durée d'immobilisation du véhicule sans paiement de la taxe excédant 30 minutes	24				
«-43»[1]	Inobservation de l'obligation d'exposer visiblement le ticket de stationnement ou de parcage derrière le pare-brise du véhicule, dans le cas d'un parcmètre à distribution de tickets	24				
«-44»[1]	Inobservation de l'obligation d'exposer visiblement la vignette de paiement électronique selon les modalités prescrites, dans le cas du paiement de la taxe par voie électronique	24				
«-45»[1]	Défaut de payer tout ou partie de la taxe de stationnement ou de parcage, dans le cas d'un parcmètre à minuterie	24»				
108	///					

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 4 mai 2016.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«109						
-01	Inobservation d'un signal lumineux rouge				145	2
	(…)[1]					
«-02»[2]	Inobservation d'un signal lumineux orange		49			
«-03»[2]	Inobservation d'un feu rouge clignotant à un passage à niveau				145	2
	«Inobservation, sur une voie réservée aux véhicules des services de transports publics ou sur une voie réservée aux tramways, d'un signal lumineux blanc ou jaune clair:»[3]					
«-04»[2]	– sous forme de barre horizontale				145	2
«-05»[2]	– sous forme de disque		49			
110						
-01	Franchissement ou chevauchement d'une ligne de sécurité			74		
-02	Franchissement imprudent d'une ligne guide		49			
-03	Inobservation des marques délimitant les emplacements de stationnement	24				
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)						
«-04	Inobservation d'une ligne ou marque employées comme ligne à ne pas franchir en cas d'obligation de céder le passage ou comme ligne d'arrêt			74»		
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-05	Stationnement sur un emplacement réservé aux livraisons		49»			
-06	Stationnement sur le côté d'une chaussée marqué par une ligne en zigzag		49			
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-07	Circulation non réglementaire, stationnement ou arrêt sur une surface de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue ou discontinue			74		
-08	Immobilisation d'un véhicule sur une surface délimitée par des lignes continues formant rectangle et munies de lignes diagonales croisées	24				
-09	Défaut de suivre la direction indiquée par une flèche marquée sur une voie de circulation d'une chaussée			74		
-10	Défaut de suivre la direction indiquée par une flèche marquée sur une voie de circulation d'un parking	24				
-11	Stationnement sur le côté d'une chaussée marqué par une ligne jaune		49»			
111	///					

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015.
3 Modifié par le règlement grand-ducal du 22 juin 2017.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
112						
-01	Défaut de se conformer à un dispositif réglementaire signalant un obstacle à la circulation			74		
113						
-01	Apposition de réclames ou signes quelconques sur la signalisation routière		49			
-02	Pose non autorisée de signaux routiers par un particulier à proximité de la voie publique			74		
-03	Pose de signaux, de panneaux ou de sources lumineuses qui peuvent être confondus avec la signalisation routière ou nuire à leur visibilité ou leur efficacité			74		
114						
-01	Endommagement de signaux routiers			74		
	5.- Des injonctions aux usagers					
115 + 116						
(Règl. g.-d. du 2 août 2002)						
«-01	Défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale chargés de contrôler la circulation				145	2»
(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)						
«-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, soit qui agissent dans le cadre des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les services de taxis				145	2»
	VI. CIRCULATION PROPREMENT DITE					
	1.- De l'entrée en circulation					
117						
-01	Engagement sur la voie publique sans prendre toutes les précautions utiles		49			
-02	Passage d'une partie de la voie publique à une autre sans prendre toutes les précautions utiles		49			
	2.- Du sens de la circulation					
118						
-01	Défaut de circuler en marche normale près du bord droit de la chaussée		49			
-02	Changement non réglementaire de file ou de voie de circulation			74		
-03	Entrave à la marche normale d'autres conducteurs lors d'un changement de file ou de voie de circulation			74		

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(118)						
-04	Mise en danger d'autres usagers lors d'un changement de file ou de voie de circulation			74		
-05	Contournement non réglementaire d'un refuge, d'une borne ou d'un dispositif établi sur la chaussée		49			
-06	Utilisation de la chaussée de gauche par rapport au sens de la marche en cas de deux ou trois chaussées nettement séparées l'une de l'autre par un terre-plein, une barrière, des arbres, des arbustes ou une différence de niveau			74		
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-07	Utilisation du milieu d'une chaussée de la grande voirie par un véhicule assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de la voie publique, qui n'est pas signalé par des feux jaunes clignotants réglementaires				145»	
119						
-01	Utilisation prohibée de la voie du milieu d'une chaussée à trois voies		49			
120	Défaut de serrer la droite de la chaussée:					
-01	– aux croisements, bifurcations et jonctions			74		
-02	– lors du dépassement par un autre usager			74		
-03	– dans un virage			74		
-04	– à l'approche du sommet d'une côte			74		
-05	– sur un passage à niveau ou à son approche			74		
-06	– au moment d'être croisé			74		
121						
-01	Défaut de maintenir une distance suffisante du bord de la chaussée			74		
	3.- Du changement de direction					
122						
	En changeant de direction vers la droite:					
-01	– défaut de serrer le bord droit le plus près possible avant le changement de direction		49			
-02	– défaut de virer à droite aussi court que possible		49			
	En changeant de direction vers la gauche sur une chaussée à une voie de circulation dans chaque sens:					
-03	– défaut de se rapprocher le plus près possible de l'axe de la chaussée		49			
-04	– dépassement de l'axe de la chaussée		49			
	En changeant de direction vers la gauche sur une chaussée à sens unique:					
-05	– défaut de se rapprocher le plus près possible du bord gauche de la chaussée		49			

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«123						
-01	Gêne de la circulation venant en sens inverse, lors d'un changement de direction		49			
-02	Gêne ou entrave de la marche d'un piéton qui traverse la chaussée ou qui marque son intention de traverser la chaussée, lors d'un changement de direction				145	
-03	Gêne de la circulation d'un usager qui continue en ligne droite, lors d'un changement de direction		49			
-04	Gêne de la circulation d'un cycliste qui traverse la chaussée, lors d'un changement de direction		49»			
	4.- Du croisement, du dépassement, du contournement					
124						
-01	Croisement à gauche hormis la situation de deux véhicules obliquant à gauche		49			
-02	Défaut de s'arrêter ou de ralentir devant un obstacle pour laisser le passage aux usagers venant en sens inverse		49			
-03	Défaut pour deux véhicules venant en sens inverse et obliquant tous les deux à gauche de se croiser à gauche		49			
125						
-01	Dépassement à droite hormis la situation où le véhicule à dépasser s'est porté vers l'axe de la chaussée pour obliquer à gauche			74		
-02	Dépassement à gauche d'un véhicule qui, pour obliquer à gauche, s'est porté vers l'axe de la chaussée ou vers le bord gauche d'une chaussée à sens unique			74		
	Défaut de s'assurer avant de commencer un dépassement					
-03	– si un espace suffisant est disponible			74		
-04	– s'il est possible de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation		49			
-05	– si le véhicule peut atteindre une vitesse suffisamment supérieure à celle du véhicule à dépasser			74		
-06	– si aucun conducteur suivant à faible distance n'a commencé une manoeuvre de dépassement			74		
-07	Défaut de maintenir une distance latérale suffisante		49			
-08	Défaut de reprendre sa place à droite aussitôt que possible		49			
-09	Défaut pour le conducteur à dépasser de faciliter la manoeuvre de dépassement			74		
-10	(…)[1]					

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«126						
	Dépassement ou tentative de dépassement:					
-01	– de nature à mettre en danger ou à gêner la circulation d'un autre usager				145	2
-02	– par visibilité insuffisante				145	2
-03	– d'un usager qui effectue un croisement, un dépassement ou un contournement				145	2
-04	– à une intersection				145	2
-05	– à l'approche du sommet d'une côte				145	2
-06	– dans un virage à visibilité insuffisante sur le trafic à contresens				145	2
-07	– sur un passage à niveau ou à son approche				145	2
-08	– sur un pont dont la chaussée a moins de 6 mètres en largeur				145	2
-09	– dans un tunnel de la voirie normale, lorsque la chaussée comporte une seule voie de circulation dans le sens emprunté				145	2
-10	– dans un tunnel de la voirie normale, par un conducteur de camion, lorsque la chaussée comporte plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté				145	2
-11	– dans un tunnel de la grande voirie par un conducteur de camion				145	2»
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-12	– d'un usager qui ralentit à l'approche d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes				145	2»
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«127						
-01	Contournement ou tentative de contournement imprudents ou sans observer une distance suffisante		49			
-02	Contournement sans céder le passage au trafic en sens inverse		49»			
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-03	Contournement d'un usager immobilisé devant un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons ou un gué pour cyclistes*				145»	
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-04	Défaut pour le conducteur d'un cyclomoteur à deux roues, d'un cycle ou d'un véhicule assimilé de tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation lors d'un contournement du côté droit		49»			
128-130	///					

* Cette disposition ne s'applique pas aux cyclomoteurs à deux roues et aux cycles ainsi qu'aux véhicules qui leur sont assimilés, à condition que le contournement soit effectué du côté droit.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
	5.- De l'emploi des signaux					
131						
-01	Usage des appareils avertisseurs sonores dans un but autre que celui de la sécurité		49			
-02	Usage exagéré des appareils avertisseurs sonores		49			
-03	(…)[1]					
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«131bis						
-01	Usage de l'avertisseur sonore spécial ou des feux bleus clignotants hors le cas où le service l'exige		49			
-02	Circulation sous le couvert de l'avertisseur sonore spécial ou des feux bleus clignotants sans tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation			74		
	Défaut d'utiliser les feux jaunes clignotants					
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
	«Défaut d'utiliser les feux clignotants»					
-03	– sur un tracteur en circulation sur la voie publique ou immobilisé sur la chaussée en dehors d'une agglomération			74		
-04	– sur un véhicule équipé en dépanneuse ou destiné au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés ainsi que sur un véhicule destiné et équipé aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, lorsque celui-ci effectue le dépannage, le transport ou la réparation d'un véhicule			74		
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-05	– sur un véhicule assurant la signalisation d'un accident ou d'un obstacle sur la voie publique, lorsque celui-ci se rend sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle			74»		
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-06	– sur un véhicule assurant le dégagement de la voie publique en cas d'accident ou en présence d'un obstacle, lorsque celui-ci se rend sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle			74»		
(Règl. g.-d. du 7 février 2013)						
«-07	– sur un véhicule assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement, le salage ou le déblaiement de la voie publique ainsi que le ramassage des déchets			74»		
«-08»[1]	– sur un véhicule avec ou sans chargement qui encombre la voie publique ou qui peut constituer un danger pour les autres usagers			74»		
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«-09	– Circulation sous le couvert de feux jaunes clignotants sans tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation			74»		

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
132						
-01	Usage de l'appareil avertisseur sonore à l'intérieur des agglomérations hors le cas de danger imminent		49			
(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)						
133						
«-01	Usage de l'avertisseur sonore hors les cas de dépassement à l'extérieur des agglomérations, de visibilité insuffisante ou lorsque la sécurité de la circulation l'exige		49			
-02	Usage des avertissements lumineux hors les cas de dépassement à l'extérieur des agglomérations, de visibilité insuffisante ou lorsque la sécurité de la circulation l'exige		49»			
(Règl. g.-d. du 2 août 2002)						
«-03	Usage de l'avertissement sonore et des avertissements lumineux au-delà de la durée nécessaire		49»			
134						
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-01	Défaut d'indication ou indication tardive ou non réglementaire d'un changement de direction, d'un changement de voie de circulation, d'un dépassement, d'un contournement ou de la mise en marche d'un véhicule		74»			
(…) *(abrogé par le règl. g.-d. du 23 mai 2012)*						
(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)						
««-02»[1]	Défaut de s'assurer au préalable que le ralentissement notable du véhicule ne constitue pas un danger ou une gêne excessive pour les autres usagers de la route		49			
««-03»[1]	Défaut d'indication ou indication tardive ou non réglementaire du ralentissement notable du véhicule		49»			
	6.- De la priorité de passage					
135	///					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«136						
-01	Défaut, en abordant une intersection ou en s'y engageant, de prendre toutes précautions utiles pour ne pas gêner sans nécessité un autre usager		49			
-02	Défaut, en abordant une intersection ou en s'y engageant, de prendre toutes précautions utiles pour ne pas mettre en danger un autre usager ou pour éviter tout accident		49			
-03	Défaut de céder la priorité à un usager venant de la droite à une intersection, à une intersection à sens giratoire ou sur une place publique				145	2

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(136)						
(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)						
«-04	Défaut de céder la priorité en sortant d'une chaussée pourvue du signal C,2 ou C,2a ou en sortant dans le sens interdit d'une chaussée pourvue du signal C,1a, sauf signalisation contraire			74»		
-05	Défaut de céder la priorité en sortant d'un parking, d'une zone piétonne, d'un chemin de terre ou d'un chemin privé non ouvert à la circulation			74		
-06	Défaut, en obliquant vers la gauche, de céder la priorité à un usager circulant en sens opposé et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite				145	2
-07	Défaut, en circulant sur la voie droite d'une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté et en obliquant vers la gauche, de céder la priorité à un usager circulant sur la voie gauche		49			
-08	Défaut, en circulant sur la voie la plus rapprochée du milieu d'une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté et en obliquant vers la droite, de céder la priorité à un usager circulant sur la voie droite		49			
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-09	Défaut de faciliter le changement de voie de circulation à un conducteur qui circule sur une voie de circulation fermée, encombrée ou supprimée			74»		
«-10»[1]	Défaut, en traversant une partie réservée de la voie publique autre qu'une zone piétonne, de céder le passage à un usager qui circule sur cette partie de la voie publique		49			
«-11»[1]	Défaut de céder la priorité à un piéton en s'engageant dans une zone piétonne ou en la traversant				145	2
«-12»[1]	Défaut de céder la priorité à un véhicule en service urgent énuméré à l'article 39 et dont l'approche est signalée par avertisseur sonore spécial et feu bleu clignotant			74»		
137						
	(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)					
	«En sortant d'un parking, d'une zone piétonne ou d'une propriété riveraine, en exécutant une manoeuvre, en se remettant en marche après un arrêt, un stationnement ou un parcage ou en effectuant une marche arrière:»					
-01	– défaut d'indiquer son intention à temps		49			
-02	– gêne d'un autre usager		49			
-03	– mise en danger d'un autre usager			74		
-04	– défaut de céder le passage à un autre conducteur			74		

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(137)						
(Règl. g.-d. du 2 août 2002)						
«-05	– défaut de céder le passage à un piéton				145	2»
	(…)[1]					
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«-06	Défaut pour un conducteur sortant d'une gare routière de céder le passage aux véhicules qui circulent sur la chaussée dans laquelle il s'engage			74		
-07	Défaut de ralentir ou de s'arrêter au besoin pour faciliter la manoeuvre de se remettre en mouvement d'un autobus immobilisé à un arrêt dans une agglomération		49			
-08	Défaut pour un conducteur d'autobus immobilisé à un arrêt dans une agglomération de signaler à temps au moyen des indicateurs de direction la manoeuvre pour se remettre en mouvement ou de tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation		49»			
(Règl. g.-d. du 10 février 1999)						
««-09»[2]	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			74»		
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-10	Défaut de dégager la voie ferrée à l'approche d'un train ou de s'en écarter de manière à lui livrer passage		49»			
«-11»[2]	Défaut de prudence spéciale ou d'allure modérée à l'approche d'un passage à niveau		49			
«-12»[2]	Franchissement ou tentative de franchissement d'un passage à niveau lorsque les barrières sont fermées, que le ou les feux rouges sont allumés, ou qu'un agent des C.F.L. en interdit le franchissement			74		
138						
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«-01	Inobservation de l'interdiction de couper un convoi de l'armée ou de la police grand-ducale, un cortège de véhicules dûment autorisé ou un groupe de concurrents participant à une course cycliste			74»		
-02	Inobservation de l'interdiction de couper un corps de troupe en marche, un groupe d'enfants en files conduit par un moniteur ou un guide, un cortège funèbre ou une procession ou un cortège de piétons dûment autorisé				145	

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mars 2000.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(138)						
-03	Défaut de ralentir ou de s'arrêter au besoin à l'approche d'un groupe de concurrents participant à une course cycliste			74		
-04	Inobservation de l'interdiction par le conducteur d'un véhicule immobilisé dans une file d'empêcher dans une intersection le passage des conducteurs circulant sur la chaussée transversale		49			
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-05	Immobilisation d'un véhicule sur un passage à niveau, un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons ou un gué pour cyclistes		49»			
	7.- De la vitesse et de la maîtrise					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«139						
-01	Circulation à une vitesse dangereuse selon les circonstances		49			
-02	Inobservation de l'interdiction d'inviter, de conseiller ou d'aider à conduire à une vitesse dangereuse selon les circonstances		49			
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)						
«-03	Défaut de s'approcher à vitesse modérée d'un passage pour piétons ou d'un passage pour piétons et cyclistes				145»	
-04	Défaut d'adapter la vitesse en s'approchant d'un véhicule faisant usage du signal de détresse		49			
(Règl. g.-d. du 10 septembre 2009)						
	«Inobservation de la limite de vitesse de 20 km/h dans une zone piétonne, une zone résidentielle ou une zone de rencontre»					
-05	– le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h		49			
-06*	– le dépassement étant supérieur à 15 km/h				145	2
	Inobservation de la limite de vitesse de 50 km/h à l'intérieur d'une agglomération:					
-07	– le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h		49			
-08*	– le dépassement étant supérieur à 15 km/h				145	2

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«* Le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est considéré comme délit conformément à l'article 11bis sous 3. de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, si ledit dépassement est commis endéans les trois années suivant le jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation de la vitesse est devenu irrévocable ou où le contrevenant s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave et que la vitesse constatée dépasse de plus de 50% le maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum.»

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(139)	Inobservation de la limite de vitesse de 75 km/h en dehors d'une agglomération par un autobus, un autocar, un ensemble de véhicules couplés ou un véhicule routier dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg:					
-09	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h		49			
-10*	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h				145	2
	Inobservation de la limite de vitesse de 90 km/h en dehors d'une agglomération par un autre véhicule:					
-11	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h		49			
-12*	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h				145	2
	Inobservation sur une autoroute de la limite de vitesse de 90 km/h par un autobus, un autocar, un ensemble de véhicules couplés ou un véhicule routier dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg:					
-13	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h		49			
-14*	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h				145	2
	Inobservation sur une autoroute de la limite de vitesse de 130 km/h par temps normal ou de 110 km/h en cas de pluie ou d'autres précipitations par un autre véhicule:					
-15	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h		49			
-16*	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h				145	2
	Inobservation sur une autoroute de la limite de vitesse de 90 km/h dans un tunnel:					
-17	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h		49			
-18*	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h				145	2
	Conduite d'un cyclomoteur à une vitesse supérieure à 45 km/h:					
-19	– le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h en agglomération		49			
-20*	– le dépassement étant supérieur à 15 km/h en agglomération				145	2
-21	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération		49			

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«* Le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est considéré comme délit conformément à l'article 11bis sous 3. de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, si ledit dépassement est commis endéans les trois années suivant le jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation de la vitesse est devenu irrévocable ou où le contrevenant s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave et que la vitesse constatée dépasse de plus de 50% le maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum.»

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(139)						
-22*	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h en dehors d'une agglomération				145	2
-23	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute		49			
-24*	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute				145	2
	Conduite d'une machine automotrice d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg à une vitesse supérieure à 40 km/h par un conducteur non détenteur d'un permis de conduire valable de la catégorie C:					
-25	– le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h en agglomération		49			
-26*	– le dépassement étant supérieur à 15 km/h en agglomération				145	2
-27	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération		49			
-28*	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h en dehors d'une agglomération				145	2
-29	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute		49			
-30*	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute				145	2
	Conduite d'une machine automotrice d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg à une vitesse supérieure à 75 km/h par un conducteur détenteur d'un permis de conduire valable de la catégorie C:					
-31	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération		49			
-32*	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h en dehors d'une agglomération				145	2
-33	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute		49			
-34*	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute				145	2
	Conduite d'un véhicule d'une m. m. a. supérieure à 12.000 kg à une vitesse supérieure à 75 km/h, si la m. m. a. sur un ou plusieurs essieux dépasse 11,5 t, dans le cas d'une suspension mécanique ou 12 t, dans le cas d'une suspension pneumatique:					
-35	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération		49			

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«* Le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est considéré comme délit conformément à l'article 11bis sous 3. de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, si ledit dépassement est commis endéans les trois années suivant le jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation de la vitesse est devenu irrévocable ou où le contrevenant s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave et que la vitesse constatée dépasse de plus de 50% le maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum.»

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(139)						
-36*	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h en dehors d'une agglomération				145	2
-37	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute		49			
-38*	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute				145	2
	Conduite d'un véhicule équipé de pneus à crampons à une vitesse supérieure à 70 km/h sur une voie publique autre qu'une autoroute:					
-39	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h		49			
-40*	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h				145	2
	Conduite d'un véhicule équipé de pneus à crampons à une vitesse supérieure à 90 km/h sur une autoroute:					
-41	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h		49			
-42*	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h				145	2
-43	Défaut de signalisation réglementaire d'un véhicule servant à des essais scientifiques			74		
-44	Usage non autorisé du signe distinctif «Essai scientifique»			74»		
140						
-01	Comportement susceptible de constituer une gêne ou un danger pour la circulation ou de causer un dommage		49			
-02	Défaut de maîtrise		49			
-03	Défaut de ralentir ou de s'arrêter dès qu'un obstacle ou une gêne se présente		49			
-04	Défaut de ralentir, de s'écarter ou de s'arrêter à l'approche d'un animal effrayé		49			
-05	Conduite à une vitesse excessivement réduite		49			
-06	Freinage soudain ou arrêt brusque non exigé par des raisons de sécurité		49			
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«141						
-01	Défaut d'observer une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède		49			
(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)						
«-02	Défaut pour les conducteurs d'un véhicule automoteur, qui circulent en dehors d'une agglomération, de maintenir par rapport au véhicule qui précède une distance, correspondant à un temps de parcours d'au moins 2 secondes				145	2»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«* Le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est considéré comme délit conformément à l'article 11bis sous 3. de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, si ledit dépassement est commis endéans les trois années suivant le jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation de la vitesse est devenu irrévocable ou où le contrevenant s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave et que la vitesse constatée dépasse de plus de 50% le maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum.»

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(141)						
	Défaut de maintenir par rapport à un véhicule ou un ensemble de véhicules munis d'un panneau orange réglementaire et qui précèdent, une distance d'au moins:					
-03	– 50 mètres en agglomération			74		
-04	– 100 mètres hors agglomération			74		
-05	Défaut de maintenir dans un tunnel une distance d'au moins 5 mètres par rapport au véhicule qui précède, en cas de dégradation de la fluidité de la circulation			74»		
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)						
«142						
-01	Défaut de s'arrêter devant un passage pour piétons ou un passage pour piétons et cyclistes lorsqu'un piéton marque son intention de s'y engager ou qu'il y est engagé				145	2»
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-02	Défaut de s'arrêter devant un passage pour piétons et cyclistes lorsqu'un cycliste marque son intention de s'y engager ou qu'il y est engagé				145»	
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-03	Défaut pour un piéton ou un cycliste de céder à un gué pour piétons ou à un gué pour cyclistes le passage aux conducteurs			74»		
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)						
««-04»[1]	Défaut de ralentir, de s'écarter ou de s'arrêter à l'approche d'enfants, de personnes âgées ou handicapées circulant sur la voie publique ou à proximité immédiate			74»		
	8.- Des compétitions sportives					
143						
-01	Non-respect par l'organisateur des conditions de l'autorisation			74		
-02	Non-respect par les concurrents des conditions de sécurité fixées			74		
-03	Signalisation non réglementaire des véhicules admis à accompagner les concurrents			74		
-04	Défaut de faire précéder/suivre une course cycliste d'un véhicule automoteur signalé de façon réglementaire			74		
	9.- De l'éclairage					
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«144						
	Eclairage à l'avant des véhicules automoteurs en mouvement autres que les machines, les tracteurs, les motocycles et les tramways:»					
-01	– défaut d'utiliser de nuit les feux-croisement ou, en cas de visibilité insuffisante, les feux-route			74		

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 22 juin 2017.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(144)						
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
-02	– utilisation de nuit des feux-route avant le croisement d'un autre véhicule ou d'un piéton, avant la rencontre d'un véhicule sur rails ou d'un bateau approchant en sens contraire ou en suivant un autre véhicule à faible distance			74		
«-03	– défaut d'utiliser les feux-croisement ou les feux-brouillard avant en cas de brouillard ou dans toute situation similaire réduisant la visibilité à moins de 100 mètres		49			
-04	– utilisation de nuit des feux-brouillard avant sans les feux arrière			74		
-05	– utilisation simultanée de nuit des feux-brouillard avant et des feux-route			74»		
«-06»[1]	– défaut d'utiliser de nuit les feux-position en même temps que les feux-croisement		49			
«-07»[1]	– utilisation de nuit de plus de 4 feux-route, de plus de 2 feux-croisement ou de plus de 2 feux-brouillard			74		
(Règl. g.-d. du 31 janvier 2003)						
««-08»[1]	– utilisation non réglementaire d'un phare mobile		49»			
«-09»[1]	– défaut d'utiliser les feux-croisement de jour en cas de mauvaise visibilité			74		
	Eclairage à l'arrière des véhicules automoteurs en mouvement, autres que les machines, les «tracteurs»[2] et les motocycles:					
«-10»[1]	– défaut d'utiliser de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité les feux rouges			74		
«-11»[1]	– défaut d'utiliser de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité les feux blancs éclairant la plaque d'identité		49			
«-12»[1]	– utilisation des feux-brouillard rouges en cas de bonne visibilité			74		
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
««-13»[1]	– défaut d'utiliser de nuit ou de jour en cas de mauvaise visibilité, les feux d'encombrement, si la largeur du véhicule dépasse 2,55 m			74»		
145						
	Défaut de signaler de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité les véhicules automoteurs, à l'exception des machines, des tracteurs et des motocycles, à l'arrêt ou en stationnement, sur la voie publique					
-01	– à l'avant par les feux-position		49			
-02	– à l'arrière par les feux destinés à cet effet		49			

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.
2 Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(145)						
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-03	Défaut de signaler à l'avant, en cas de visibilité réduite à moins de 100 mètres, par les feux-croisement ou par les feux-brouillard un véhicule automoteur, excepté une machine, un tracteur ou un motocycle, à l'arrêt ou en stationnement en dehors d'une agglomération			74»		
-04	Utilisation sur ces véhicules des feux-brouillard arrière, en cas de visibilité supérieure à 50 m		49			
-05	Utilisation non réglementaire d'un feu de stationnement sur un véhicule automoteur à l'arrêt ou en stationnement		49			
146						
-01	Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante par les feux prescrits les «tracteurs»[1] en mouvement, à l'arrêt ou en stationnement			74		
-02	Présence d'outils sur un «tracteur»[1] masquant le dispositif d'éclairage			74		
147						
	Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante les machines automotrices d'un poids propre supérieur à 400 kg en mouvement, à l'arrêt ou en stationnement:					
-01	– à l'avant par deux feux blancs ou jaunes non éblouissants			74		
-02	– à l'arrière par un feux blanc éclairant la plaque d'identité		49			
-03	– à l'arrière par un feu rouge non éblouissant placé du côté de la circulation			74		
148						
	Eclairage pendant la nuit des motocycles ou des motocoupés y assimilés en mouvement:					
-01	– défaut d'utiliser les feux-croisement ou, en cas de visibilité insuffisante, les feux-route			74		
-02	– utilisation des feux-route avant le croisement d'un autre véhicule ou d'un piéton, avant la rencontre d'un véhicule sur rails ou d'un bateau approchant en sens contraire ou en suivant un autre véhicule à faible distance			74		
-03	– défaut d'utiliser à l'arrière les feux prescrits à l'art. 43			74		
-04	Défaut d'éclairer de nuit les side-cars par les feux prescrits à l'art. 43			74		
	Eclairage de jour en cas de mauvaise visibilité des motocycles ou des motocoupés assimilés en mouvement:					
-05	– défaut d'utiliser à l'arrière les feux prescrits à l'art. 43			74		
(…) *(abrogé par le règl. g.-d. du 23 mai 2012)*						

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(148)	Eclairage de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante des motocycles ou des motocoupés y assimilés à l'arrêt ou en stationnement:					
«-06»[1]	– défaut d'utiliser à l'avant les feux-position et à l'arrière les feux prescrits à l'art. 43		49			
«-07»[1]	– arrêt ou stationnement sur la chaussée: défaut de feux-position		49			
«-08»[1]	– défaut d'utiliser les feux prescrits à l'art. 43 si un side-car est adapté au motocycle		49			
149	Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité les c.m.a. ou les cycles en mouvement:					
-01	– à l'avant du ou des feux blancs ou jaunes réglementaires			74		
-02	– à l'arrière du ou des feux et catadioptres rouges			74		
-03	Utilisation du feu-brouillard rouge en cas de visibilité supérieure à 50 m		49			
-04	Utilisation du feu-brouillard rouge sans le feu arrière		49			
149bis						
-01	Défaut d'éclairer de jour par le ou les feux-croisement un motocycle, le véhicule étant en mouvement			74		
(Règl. g.-d. du 10 février 1999)						
«-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			74»		
150	Eclairage pendant la nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante des véhicules ci-après en mouvement, en stationnement ou à l'arrêt:					
-01	– défaut d'éclairer par les feux prescrits la face arrière de la dernière remorque, du dernier véhicule ou de la dernière roulotte accouplés			74		
-02	– défaut d'éclairer par les feux d'encombrement prescrits chaque côté de la face d'une remorque, d'un véhicule forain ou d'une roulotte accouplés, si la largeur dépasse soit 2,5 m, soit celle du véhicule tracteur			74		
-03	– défaut d'éclairer l'arrière de la remorque attelée à un motocycle d'un feu rouge non éblouissant à gauche et d'un feu blanc éclairant la plaque d'identité			74		
-04	– défaut d'éclairer par un feu rouge non éblouissant la face arrière gauche d'un autre véhicule traîné			74		

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(150)	Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante, les remorques, les véhicules forains ou les roulottes non accouplés en stationnement:					
	(…)[1]					
«-05»[2]	– à l'avant par un feu blanc			74		
«-06»[2]	– à l'arrière par un feu rouge non éblouissant			74		
151						
-01	Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante le côté gauche d'un véhicule traîné en mouvement, en stationnement ou à l'arrêt par un feu non éblouissant blanc ou jaune vers l'avant et jaune ou rouge vers l'arrière			74		
152						
	Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante:					
-01	– les «tracteurs»[3] et les machines automotrices ne dépassant pas en palier la vitesse de 10 km/h en mouvement, en stationnement ou à l'arrêt par un feu blanc ou jaune non éblouissant à l'avant et rouge à l'arrière			74		
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)						
«-02	– les fauteuils roulants et les fauteuils roulants à moteur en mouvement à l'avant par au moins un feu blanc et à l'arrière par au moins un feu rouge ou, par un dispositif émettant tant vers l'avant que vers l'arrière un feu non éblouissant			74»		
-03	– les animaux isolés ou en troupeaux en mouvement sur une voie publique, autre qu'un chemin de terre, par un feu non éblouissant blanc ou jaune à l'avant et rouge à l'arrière du côté gauche			74		
153						
	Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité les éléments de l'Armée en colonne de marche, les cortèges, les processions et les groupes de piétons:					
-01	– à l'avant par un ou plusieurs feux non éblouissants blancs ou jaunes			74		
-02	– à l'arrière par un ou plusieurs feux non éblouissants rouges			74		
-03	Défaut d'éclairer le flanc gauche d'une formation de piétons dont la longueur excède 25 m			74		

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 20 septembre 1994.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 20 septembre 1994.
3 Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)						
«154	Eclairage non réglementaire de véhicules, de piétons, de fauteuils roulants, de fauteuils roulants à moteur ou d'animaux		49»			
155	///					
	10.- Des prescriptions spéciales					
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«156						
-01	Circulation sur autoroute d'un véhicule automoteur ou d'un ensemble de véhicules ne pouvant réaliser en paliers une vitesse de 40 km/h au moins				145	2
-02	Circulation sur autoroute d'un tracteur				145	2
-03	Circulation sur autoroute d'un cycle, d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger ou d'un véhicule traîné par une machine				145	2
	Circulation sur autoroute, sauf autorisation particulière:					
-04	– d'une machine automotrice d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg dont le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire valable de la catégorie C				145	2
-05	– d'un véhicule routier automoteur tractant un véhicule routier traîné				145	2
-06	– d'un véhicule effectuant des essais techniques ou scientifiques				145	2
-07	– d'un véhicule automoteur participant à une compétition sportive ou à un défilé publicitaire				145	2
	(…)[1]					
«-08»[2]	– d'un véhicule effectuant le remorquage d'un véhicule tombé en panne ou accidenté en dehors de l'autoroute				145	2
«-09»[2]	Défaut d'utiliser les accès ou les sorties d'autoroute spécialement aménagés et signalés comme tels				145	2
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
««-10»[2]	Défaut d'emprunter la voie d'accélération avant de s'engager sur les voies de circulation d'une autoroute ou de céder le passage en s'engageant sur les voies de circulation d'une autoroute				145	2»
«-11»[2]	Défaut, en quittant l'autoroute, d'emprunter à temps la voie de circulation de droite et de s'engager au plus tôt sur la voie de décélération				145	2

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(156)						
«-12»[1]	Circulation sur une bande de terrain ou un raccordement reliant les chaussées d'une autoroute				145	2
«-13»[1]	Inobservation de l'interdiction de faire demi-tour ou marche arrière sur une autoroute				145	2»
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
««-14»[1]	Immobilisation d'un véhicule sur une chaussée, sur une bretelle ou chaussée d'accès ou de sortie, sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une autoroute, hormis le cas de force majeure				145	2
«-15»[1]	Immobilisation sur une chaussée, sur une bretelle ou chaussée d'accès ou de sortie, sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une autoroute, d'un véhicule assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation qui n'est pas signalé par des feux jaunes clignotants réglementaires				145	2
«-16»[1]	Défaut de ménager le couloir réglementaire pour le passage des véhicules en service urgent ou des véhicules intervenant en cas d'accident ou en présence d'un obstacle, lorsque la dégradation de la fluidité de la circulation l'exige				145	2
«-17»[1]	Inobservation des prescriptions fixées par la réglementation ou l'autorisation ministérielle afférente pour les véhicules dépassant les poids ou dimensions réglementaires				145	2»
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)						
««-18»[1]	Défaut de disposer d'une réserve en carburant suffisante pour rallier une aire de service			74		
«-19»[1]	Défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur visé par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique de disposer d'une réserve en carburant suffisante pour traverser le Grand-Duché sur l'itinéraire prescrit			74»		
156bis	(…)[2]					
(Règl. g.-d. du 24 février 2012)						
«-01	Inobservation par le conducteur d'un véhicule destiné au transport de choses et dont la m. m. a. dépasse 7,5t de l'interdiction de circuler conformément au paragraphe 2				145»	

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mars 2000.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(Règl. g.-d. du 2 août 2002)						
«156ter						
-01	Circulation sur une route pour véhicules automoteurs d'un véhicule automoteur ou d'un ensemble de véhicules ne pouvant réaliser en palier une vitesse de 40 km/h au moins				145	2
-02	Circulation sur une route pour véhicules automoteurs d'un «tracteur»[1]				145	2
-03	Circulation sur une route pour véhicules automoteurs d'un cycle, d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger ou d'un véhicule traîné par une machine				145	2
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
	«Circulation sur une route pour véhicules automoteurs, sauf autorisation particulière:					
-04	– d'une machine automotrice d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg dont le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire valable de la catégorie C				145	2
-05	– d'un véhicule routier automoteur tractant un véhicule routier traîné				145	2»
«-06»[2]	Défaut d'utiliser les accès ou les sorties des routes pour véhicules automoteurs spécialement aménagés et signalés comme tels				145	2
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-07	Défaut d'emprunter la voie d'accélération avant de s'engager sur les voies de circulation d'une route pour véhicules automoteurs ou de céder le passage en s'engageant sur les voies de circulation d'une route pour véhicules automoteurs				145	2»
«-08»[2]	Défaut, en quittant la route pour véhicules automoteurs, de s'engager au plus tôt sur la voie de décélération				145	2
«-09»[2]	Inobservation de l'interdiction de faire demi-tour ou marche arrière sur une route pour véhicules automoteurs				145	2»
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-10	Immobilisation d'un véhicule sur une chaussée, sur une bretelle ou chaussée d'accès ou de sortie, sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une route pour véhicules automoteurs, hormis le cas de force majeure				145	2
-11	Immobilisation sur une chaussée, sur une bretelle ou chaussée d'accès ou de sortie, sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une route pour véhicules automoteurs, d'un véhicule assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation qui n'est pas signalé par des feux jaunes clignotants réglementaires				145	2»

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 6 juillet 2004.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(156ter)						
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)						
«-12	Défaut de disposer d'une réserve en carburant suffisante pour rallier une aire de service			74		
-13	Défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur visé par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique de disposer d'une réserve en carburant suffisante pour traverser le Grand-Duché sur l'itinéraire prescrit			74»		
(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)						
«157						
-01	Exécution d'une marche arrière ou d'une manoeuvre de demi-tour dans un tunnel signalé comme tel			74		
-02	Défaut d'observer dans un tunnel signalé comme tel les prescriptions sur l'éclairage des véhicules en mouvement pendant la nuit			74»		
(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)						
«158						
-01	Fait pour un conducteur d'autobus de laisser ou de faire monter ou descendre des voyageurs à des endroits autres que les arrêts d'autobus et les gares routières signalés comme tels		49			
-02	Fait pour un conducteur de tramways de laisser ou de faire monter ou descendre des voyageurs à des endroits autres que les arrêts de tramways et les gares routières signalés comme tels		49			
«-03»[1]	Fait pour un conducteur de tramway de laisser ou de faire descendre des voyageurs sur la chaussée du côté emprunté par la circulation hormis le cas où les rails se trouvent au milieu de la chaussée		49			
	Fait pour les voyageurs d'un autobus ou d'un tramway d'y monter ou d'en descendre					
«-04»[1]	– avant l'arrêt complet du véhicule		49			
«-05»[1]	– à des endroits autres que les arrêts d'autobus, les arrêts de tramways et les gares routières signalés comme tels		49»			
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-06	Fait pour un conducteur d'autobus ou de tramway de laisser ou de faire monter plus de voyageurs que le véhicule ne comporte de places assises et de places debout			74»		

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 19 mars 2008.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
159						
	(…)[1]					
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)						
«160						
-01	Inobservation par le conducteur d'un véhicule automoteur en mouvement autre qu'un motocycle ou un cyclomoteur de l'interdiction de lâcher le volant simultanément des deux mains		49			
-02	Inobservation par le conducteur d'un motocycle ou d'un cyclomoteur en mouvement de l'interdiction de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des repose-pieds ou des pédales	24				
-03	Inobservation par le conducteur d'un véhicule de l'interdiction de traîner ou de pousser un motocycliste, un cyclomotoriste, un cycliste ou un cycle non monté		49			
-04	Inobservation par le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un cycle de l'interdiction de se faire traîner ou pousser par un véhicule		49			
-05	Inobservation par une personne montée sur skis ou sur traîneaux de l'interdiction de se faire traîner par un véhicule automoteur		49			
	Inobservation sur la voie publique par le conducteur d'un véhicule automoteur de l'interdiction					
-06	– de traîner des personnes montées sur skis ou sur traîneaux		49			
-07	– de circuler en roue libre ou avec le moteur arrêté dans une descente		49			
-08	– de circuler à deux de front lorsqu'il n'y a qu'une voie de circulation dans le même sens		49			
-09	– de faire usage d'un échappement libre ou d'une mise en marche bruyante ou d'un essai bruyant du moteur		49			
-10	– de laisser tourner sans nécessité technique le moteur lorsque le véhicule est immobilisé		49			
-11	– de faire crisser les pneus sans nécessité		49			
-12	– de claquer bruyamment et sans nécessité les portes, le capot ou le couvercle de malle		49			
-13	– de charger ou décharger bruyamment le véhicule		49			
-14	– de repasser sans nécessité au même endroit dans une agglomération		49			
-15	– d'effectuer ou de faire effectuer des réparations à un véhicule		49			
-16	– de laver ou de faire laver un véhicule		49			
-17	– de laisser le moteur en marche ou de fumer pendant le ravitaillement en carburant du véhicule		49			

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mars 2000.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(160)						
(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)						
«-18	Défaut pour le conducteur d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motocycle avec ou sans side-car de porter un casque de protection réglementaire				145	2
-19	Défaut pour le passager adulte d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motocycle avec ou sans side-car de porter un casque de protection réglementaire				145	
-20	Fait pour le conducteur d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motocycle avec ou sans side-car de transporter une personne mineure qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué				145	2»
-21	Port non réglementaire d'un casque de protection	24				
-22	Inobservation par le conducteur d'une charrette à bras de l'interdiction de pousser celle-ci au lieu de la tirer, lorsque le chargement ne laisse pas une visibilité suffisante	24				
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)						
«-23	Inobservation de l'interdiction de traîner un véhicule par un fauteuil roulant ou par un fauteuil roulant à moteur	24»				
	Inobservation par le conducteur d'un cycle de l'interdiction					
«-24»[1]	– de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des pédales tant que le cycle est en mouvement	24				
«-25»[1]	– de toucher un autre usager ou véhicule tant que le cycle est en mouvement	24				
«-26»[1]	– de circuler à plus de deux de front	24				
	Défaut pour le conducteur d'un cycle de se mettre en file					
«-27»[1]	– à l'intérieur d'une agglomération		49			
«-28»[1]	– entre la tombée de la nuit et le lever du jour		49			
«-29»[1]	– dans les cas visés à l'article 120 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité		49			
«-30»[1]	– dès qu'ils doivent s'attendre au dépassement ou au croisement par un véhicule automoteur	24				
«-31»[1]	Défaut pour le conducteur d'un cycle de s'engager sur un passage pour piétons et cyclistes avec prudence et en tenant compte de la vitesse des véhicules qui s'en approchent	24				
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-32	Défaut pour le conducteur d'un cycle de céder le passage à un gué pour cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents ou des signaux colorés lumineux			74»		

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(160)						
«-33»[1]	Défaut pour le conducteur d'un cycle de conduire le cycle à la main en cas d'encombrement de la chaussée	24»				
(Règl. g.-d. du 10 septembre 2012)						
	«Conduite, en cas de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre, d'un véhicule automoteur sur la voie publique					
-34	sans pneus qui présentent, selon la catégorie de véhicule concernée, soit les caractéristiques décrites respectivement au point 2.2. du Règlement ECE N° 30 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques ou au point 2.2.3. du Règlement ECE N° 54 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques et qui comportent le marquage décrit au point 3.1.5. de ces mêmes Règlements (pneus M + S ou M. S. ou M & S), soit les caractéristiques décrites au point 2.11. du Règlement ECE N° 117 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé et qui comportent le marquage décrit aux points 4.2.6. (pneus M + S ou M. S. ou M & S) ou 4.2.7. (⛷).			74»		
(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)						
«160bis						
-01*	Défaut pour les passagers adultes de véhicules routiers automoteurs d'utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité				145	
-02	Transport d'une personne mineure dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, sans utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité				145	
-03*	Défaut pour les enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis d'utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité dans les véhicules des catégories M2 et M3				145	
-04	Défaut pour le conducteur d'un véhicule routier automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire				145	2

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«* Cette disposition ne s'applique pas aux passagers des véhicules des catégories M2 et M3 affectés au transport local et circulant en zone urbaine ou en agglomération, dans le cadre des services réguliers ou des services occasionnels de transport public, tels que définis à l'article 4 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(160bis)						
-05*	Défaut pour un candidat au permis de conduire ou un passager adulte d'un véhicule routier automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire				145	
-06	Transport d'une personne mineure dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire				145	2
-07*	Défaut pour les enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire dans les véhicules des catégories M2 et M3				145	
-08	Transport d'un enfant de moins de 3 ans dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, autrement que placé dans un dispositif de retenue spécial homologué				145	2
-09	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule des catégories M1, N1, N2 et N3, dans un motor-home ainsi que dans un véhicule des catégories L2, L5, L6 et L7 muni d'une carrosserie, autrement que placé dans un dispositif de retenue spécial homologué				145	2
-10	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule des catégories M1 et N1 ainsi que dans un motor-home, lorsqu'il s'agit d'un transport occasionnel de courte distance de 5 personnes au maximum, y compris le conducteur, et qu'un nombre suffisant de dispositifs de retenue spéciaux n'est pas disponible, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation				145	2
-11	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm à l'arrière d'un véhicule des catégories M1 et N1 ainsi que d'un motor-home, si en raison d'un manque d'espace, l'installation d'un troisième dispositif de retenue spécial n'y est pas possible, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire				145	2

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«* Cette disposition ne s'applique pas aux passagers des véhicules des catégories M2 et M3 affectés au transport local et circulant en zone urbaine ou en agglomération, dans le cadre des services réguliers ou des services occasionnels de transport public, tels que définis à l'article 4 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.»

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(160bis)						
-12	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un taxi, à défaut de dispositif de retenue spécial, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation				145	2
-13	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm et dont le poids dépasse 36 kg dans un véhicule des catégories M1, N1, N2 et N3, dans un motorhome ainsi que dans un véhicule des catégories L2, L5, L6 et L7 muni d'une carrosserie, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation				145	2
-14	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule routier automoteur, à défaut de ceintures de sécurité, autrement que sur une place qui ne fait pas partie de la rangée avant				145	
-15	Transport d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial non réglementaire				145	2
-16	Transport non réglementaire d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial				145	2
-17	Transport d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial aménagé en sorte que l'enfant qui y prend place est tourné vers l'arrière, sur une place équipée d'un coussin gonflable de type frontal, sans que le coussin gonflable n'ait été désactivé de façon manuelle ou automatique				145	2»
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«160ter						
-01	Défaut de présenter l'autorisation ministérielle dispensant du port de la ceinture de sécurité ou de l'usage d'un dispositif de retenue spécial		49»			
161						
-01	Circulation sans conducteur d'un véhicule tiré par des animaux		49			
-02	Défaut de dispositifs de conduite et d'attelage assurant la maîtrise et la sûreté de la conduite d'un véhicule tiré par des animaux		49			
-03	Défaut d'escorter des bêtes circulant isolément ou en troupeau sur la voie publique		49			

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(161)						
-04	Défaut pour le conducteur de se tenir à une distance telle des bêtes qu'il est en mesure de les diriger		49			
-05	Divagation d'animaux sur la voie publique		49			
-06	Inobservation de l'interdiction de laisser paître des animaux non tenus en laisse sur les accotements des voies publiques autres que les chemins de terre		49			
-07	Conduite d'animaux sur la voie publique dans des conditions n'assurant pas le croisement ou le dépassement d'une façon satisfaisante		49			
-08	Inobservation de l'interdiction de laisser s'arrêter les troupeaux sur la chaussée		49			
-09	Inobservation de l'interdiction de laisser circuler des animaux dangereux sans avoir pris les précautions nécessaires pour empêcher un dommage ou un danger		49			
162						
-01	Défaut pour les piétons de circuler sur des trottoirs praticables	24				
-02	Défaut pour les piétons d'utiliser le trottoir même lorsque la chaussée n'est bordée que d'un seul trottoir praticable	24				
-03	Circulation sur un trottoir en poussant un cycle à la main ou en transportant des objets encombrants causant ainsi une gêne importante pour les autres piétons	24				
-04	Défaut d'emprunter l'accotement en l'absence de trottoir praticable	24				
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-05	Circulation d'un piéton sur une piste cyclable ou sur la chaussée, en présence d'un trottoir ou d'un accotement praticables	24»				
-06	Défaut pour un piéton d'emprunter le côté gauche de la chaussée, dans le sens de sa marche	24				
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)						
«-07	Défaut pour une personne qui circule en fauteuil roulant ou en fauteuil roulant à moteur ainsi que pour une personne qui conduit un fauteuil roulant ou un fauteuil roulant à moteur en tant que piéton, d'emprunter le côté droit de la chaussée dans le sens de sa marche	24»				
«-08»[1]	Inobservation par un piéton de l'interdiction de s'engager sur la chaussée avant de s'être assuré qu'il peut le faire sans danger ni gêne pour les autres usagers	24				
«-09»[1]	Inobservation par un piéton de l'obligation de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe	24				

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(162)						
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
	«Inobservation par un piéton de l'interdiction:					
«-10»[1]	– de traverser la chaussée en s'attardant ou en s'arrêtant, hors le cas de nécessité	24				
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-11	– de traverser la chaussée en dehors d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un passage souterrain ou d'un passage supérieur à moins de 30 mètres d'un tel passage		49»			
-12	– de s'engager sur la chaussée ou de la traverser en dehors de la phase verte ou de la phase éteinte à un passage ou à un gué où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux		49			
-13	Défaut pour un piéton de s'engager sur un passage ou sur un gué avec prudence et en tenant compte de la distance et de la vitesse des véhicules, à un passage ou à un gué où la circulation n'est pas réglée par des signaux colorés lumineux	24»				
«-14»[1]	Défaut pour un piéton de libérer le passage aux véhicules en service urgent signalant leur approche au moyen d'un avertisseur sonore spécial et de feux bleus clignotants			74		
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)						
«-15	Défaut pour les piétons formant un groupe, un cortège autorisé ou une procession ou pour des éléments de l'armée en colonne de marche, d'emprunter le côté droit de la chaussée	24»				
«-16»[1]	Défaut pour un conducteur de charrette, de brouette ou d'animaux de charge, de trait ou de selle de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée	24»				
(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)						
«162bis						
-01	Inobservation de l'interdiction de jouer sur la voie publique	24				
-02	Fait de laisser jouer un enfant de moins de 10 ans à un endroit de la voie publique où il est autorisé à jouer alors qu'il gêne ou met en danger les autres usagers	24				
-03	Fait d'utiliser ou de laisser utiliser des piétons âgés de 10 ans au moins des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer à des endroits de la voie publique autres que ceux où leur circulation est autorisée et signalés comme tels		49			

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(162bis)						
-04	Fait de laisser utiliser un enfant de moins de 10 ans qui n'est pas accompagné d'une personne de 15 ans au moins des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer aux endroits de la voie publique où leur circulation est autorisée et signalés comme tels		49			
-05	Fait pour les piétons utilisant ou qui sont laissés utiliser des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer de gêner ou de mettre en danger les autres usagers		49»			
162ter						
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)						
	«En zone de rencontre et en zone résidentielle:»					
-01	– entrave sans nécessité de la circulation des autres usagers par un piéton	24				
-02	– gêne d'un piéton par un conducteur		49			
-03	– mise en danger d'un piéton par un conducteur			74		
(Règl. g.-d. du 2 août 2002)						
«-04	– défaut pour un conducteur de s'arrêter en cas de nécessité pour ne pas mettre en danger ni gêner un piéton				145	2»
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-05	– stationnement d'un véhicule en dehors d'un endroit signalé ou marqué comme emplacement de stationnement ou de parcage		49»			
162quat						
	En zone piétonne:					
-01	– circulation d'un véhicule en dehors de la durée autorisée ou sans être muni du signe distinctif particulier délivré par les autorités communales			74		
-02	– défaut de déplacer un véhicule suivant le trajet le plus court		49			
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-03	– circulation d'un cycle ou d'un dispositif à roues fixé aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer		49»			
-04	– gêne d'un piéton par un conducteur		49			
-05	– mise en danger d'un piéton par un conducteur			74		
(Règl. g.-d. du 2 août 2002)						
«-06	– défaut pour un conducteur de s'arrêter en cas de nécessité pour ne pas mettre en danger ni gêner un piéton				145	2»
-07	– entrave sans nécessité de la circulation des autres usagers par un piéton		49			
-08	– stationnement		49			

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
	11.- Des mesures en cas d'accident					
163						
	Défaut pour un usager de la route impliqué dans un accident:					
-01	– de s'arrêter immédiatement et d'en constater les conséquences			74		
-03	– de communiquer son identité à la demande d'autres personnes impliquées dans l'accident		49			
	Défaut pour une personne impliquée dans un accident n'ayant provoqué que des dommages matériels:					
-04	– de rester sur place et de faire appel, si nécessaire, à la police grand-ducale			74		
-05	– de fournir sur place ou de communiquer au plus tôt son identité à la partie lésée		49			
	Défaut pour une personne non blessée impliquée dans un accident ayant causé la mort ou des dommages corporels:					
-06	– de porter secours aux blessés			74		
-07	– de rester sur place jusqu'à ce que la police grand-ducale ait procédé aux constatations nécessaires			74		
	VII. ARRET, STATIONNEMENT ET PARCAGE					
	1.- De l'arrêt					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«164						
	Inobservation de l'obligation de placer un véhicule ou un animal à l'arrêt de manière à ce qu'il:					
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-01	– se trouve du côté droit de la chaussée et soit dirigé dans le sens de la circulation, à moins que le stationnement ne soit interdit de ce côté	24				
-02	– soit dirigé dans le sens de la circulation, dans le cas d'une voie à sens unique		49»			
«-03»[1]	– se trouve à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée, en une seule file et, si possible, sur ou au-delà de la ligne de rive ou sur l'accotement	24				
«-04»[1]	– ne gêne pas la circulation des autres véhicules		49			
«-05»[1]	– n'entrave pas l'entrée ou la sortie d'un parking ou d'un garage public ou privé, l'accès carrossable d'un immeuble ou l'accès à un emplacement de stationnement privé		49			
«-06»[1]	Arrêt susceptible de constituer un danger pour les autres usagers		49			
«-07»[1]	Arrêt sur une partie de la voie publique réservée aux piétons ou à d'autres usagers	24				

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(164)						
«-08»[1]	Arrêt à moins de 12 mètres de part et d'autre d'un point d'arrêt signalé comme tel des autobus et des tramways	24				
«-09»[1]	Arrêt d'un véhicule assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de la voie publique qui n'est pas signalé par des feux jaunes clignotants réglementaires à moins de 12 mètres de part et d'autre d'un point d'arrêt signalé comme tel des autobus et des tramways	24				
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-10	Arrêt sur un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons ou un gué pour cyclistes		49			
-11	Arrêt à moins de 5 mètres de part et d'autre d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes	24»				
«-12»[1]	Arrêt sur un passage à niveau		49			
«-13»[1]	Arrêt sur un pont	24				
«-14»[1]	Arrêt dans un tunnel		49			
«-15»[1]	Arrêt à proximité du sommet d'une côte ou dans un virage situés hors agglomération, lorsque la visibilité dans les deux sens est inférieure à 100 mètres		49			
«-16»[1]	Arrêt de manière à masquer un signal routier ou un signal coloré lumineux à la vue des autres usagers		49			
«-17»[1]	Arrêt à la hauteur d'une ligne de sécurité, lorsque la distance entre la ligne de sécurité et le véhicule arrêté est inférieure à 3 mètres	24»				
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)						
««-18»[1]	Arrêt sur une surface de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue			74»		
	2.- Du stationnement					
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«165	Inobservation de l'obligation de placer un véhicule ou un animal en stationnement de manière à ce qu'il:					
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-01	– se trouve du côté droit de la chaussée et soit dirigé dans le sens de la circulation, à moins que le stationnement ne soit interdit de ce côté	24				
-02	– soit dirigé dans le sens de la circulation, dans le cas d'une voie à sens unique		49»			
«-03»[1]	– se trouve à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée, en une seule file et, si possible, sur ou au-delà de la ligne de rive ou sur l'accotement	24				

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(165)						
«-04»[1]	– ne gêne pas la circulation des autres véhicules		49			
«-05»[1]	– n'entrave pas l'entrée ou la sortie d'un parking ou d'un garage public ou privé, l'accès carrossable d'un immeuble ou l'accès à un emplacement de stationnement privé		49			
«-06»[1]	Inobservation de l'interdiction de stationner un véhicule automoteur sans laisser un espace libre d'au moins 1 mètre à l'avant et à l'arrière du véhicule	24				
166						
-01	Stationnement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers			74		
-02	Stationnement en un endroit où le dégagement d'un autre véhicule arrêté ou stationné serait gêné		49			
-03	Stationnement sur une partie de la voie publique réservée aux piétons ou à d'autres usagers		49			
-04	Stationnement à moins de 12 mètres de part et d'autre d'un point d'arrêt signalé comme tel des autobus et des tramways		49			
-05	Stationnement à moins de 5 mètres du point d'intersection géométrique des bords de deux chaussées formant une intersection		49			
-06	Stationnement au sommet ou à proximité du sommet d'une côte ou dans un virage, lorsque la visibilité dans les deux sens est inférieure à 100 mètres hors agglomération et inférieure à 20 mètres en agglomération		49			
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-07	Stationnement sur un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons ou un gué pour cyclistes			74		
-08	Stationnement à moins de 5 mètres de part et d'autre d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes		49»			
-09	Stationnement sur un passage à niveau			74		
-10	Stationnement en un endroit où les piétons doivent quitter le trottoir pour contourner un obstacle		49			
-11	Stationnement sur un pont		49			
-12	Stationnement dans un passage inférieur		49			
-13	Stationnement dans un tunnel			74		
-14	Stationnement devant l'entrée ou la sortie principales d'un parc public, d'une école, d'un édifice consacré à un culte ou d'une salle de spectacle		49			
-15	Stationnement devant une pompe à essence sans le consentement de l'exploitant		49			

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 mai 2012.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(166)						
-16	Stationnement de manière à masquer un signal routier ou un signal coloré lumineux à la vue des autres usagers			74		
-17	Stationnement à la hauteur d'une ligne de sécurité ou d'une partie de la voie publique réservée à certaines catégories d'usagers, lorsque la distance entre la ligne de sécurité ou la partie réservée de la voie publique et le véhicule en stationnement est inférieure à 3 mètres			74		
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«-18	Stationnement en dehors d'une agglomération sur une chaussée de la voirie normale de l'Etat		49»			
-19	Stationnement le long d'un quai de chargement		49»			
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)						
«-20	Stationnement sur une surface de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue			74»		
167						
-01	Stationnement d'une roulotte non accouplée sur la voie publique		49			
(Règl. g.-d. du 10 février 1999)						
«-02	Utilisation comme logis d'un véhicule en stationnement ou parqué sur la voie publique sur des emplacements spécialement aménagés et signalés à des 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	24»				
-03	Stationnement sur la chaussée entre 22.00 h et 6.00 h d'un autocar, d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses d'un p.t.m.a. supérieur à 3.500 kg, d'une machine de travail d'un poids propre supérieur à 3.500 kg ou d'une remorque non accouplée		49			
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«167bis						
-01	Défaut de faire usage d'un disque de stationnement ou de parcage réglementaires	24				
-02	Défaut d'indiquer sur le disque de stationnement ou de parcage l'instant d'immobilisation du véhicule selon les modalités prescrites	24				
-03	Défaut d'exposer le disque de stationnement ou de parcage lisiblement, selon les modalités prescrites	24				
-04	Indication horaire inexacte sur le disque de stationnement ou de parcage de l'instant d'immobilisation du véhicule	24				
-05	Modification de l'indication horaire initiale sur le disque de stationnement ou de parcage sans déplacement du véhicule	24»				

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
	3.- Du parcage					
168						
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-01	Parcage gênant l'accès ou la sortie des autres véhicules du parking		49»			
-02	Parcage non conforme aux emplacements délimités	24				
-03	Parcage non conforme aux injonctions des agents	24				
	4.- Des mesures de sécurité					
169						
	Inobservation de l'interdiction:					
-01	– d'ouvrir une portière battante pendant la marche			74		
-02	– de la laisser ouverte pendant le stationnement ou le parcage		49			
-03	Gêne des autres usagers en ouvrant une portière ou en la laissant ouverte sans nécessité		49			
-04	Mise en danger des autres usagers en ouvrant une portière ou en la laissant ouverte sans nécessité			74		
-05	Gêne des autres usagers en descendant d'un véhicule		49			
-06	Mise en danger des autres usagers en descendant d'un véhicule			74		
170						
-01	Défaut des précautions nécessaires pour éviter tout accident en quittant un véhicule			74		
-02	Défaut pour le conducteur d'arrêter le moteur en quittant le volant du véhicule		49			
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-03	Défaut de caler au moins une roue d'un véhicule d'une m. m. a. supérieure à 3.500 kg, lorsqu'il est placé en pente			74»		
-04	Défaut de confier un attelage, des bêtes de trait ou de charge à la garde d'une personne en état d'exercer une surveillance efficace		49			
-05	Défaut d'attacher un attelage, des bêtes de trait ou de charge de manière qu'ils ne puissent s'échapper ni se déplacer		49			
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)						
«-06	Défaut pour une personne qui emprunte à pied une chaussée, une bande ou une place d'arrêt d'urgence de la grande voirie de porter un vêtement de sécurité réglementaire		49			
-07	Défaut pour une personne qui emprunte à pied une chaussée de la voirie normale située hors agglomération de porter un vêtement de sécurité réglementaire, de nuit ainsi que de jour lorsque les conditions de visibilité sont réduites		49»			

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)						
«170bis						
-01	Inobservation par le conducteur d'un véhicule de l'interdiction de porter un dispositif entravant la bonne perception des bruits de la circulation	24»				
(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)						
«-02	Utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection				145	2
-03	Fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement				145	2
-04	Utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication				145	2»
(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)						
«-05	Fait pour le conducteur d'un tramway de lâcher le manipulateur ou de changer sensiblement sa position de conduite pour utiliser un équipement téléphonique, dès que le véhicule conduit est en mouvement			74»		
(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)						
««-06»[1]	Utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation				145	2»
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«171						
	Lors de l'immobilisation d'un véhicule sur une voie de circulation d'une chaussée de la grande voirie, hormis le cas d'une dégradation de la fluidité de la circulation:					
-01	– défaut de ranger, dans la mesure du possible, le véhicule en dehors et à droite des voies de circulation de la chaussée				145	2
-02	– défaut d'avertir à temps les autres conducteurs de l'encombrement des voies de circulation de la chaussée moyennant les mesures prescrites				145	2
-03	– défaut de prendre toutes autres mesures pour sauvegarder la sécurité de la circulation				145	2
	Lors de l'immobilisation d'un véhicule sur une voie de circulation d'une chaussée de la voirie normale, hormis le cas d'une dégradation de la fluidité de la circulation:					
-04	– défaut de ranger, dans la mesure du possible, le véhicule en dehors et à droite des voies de circulation de la chaussée		49			

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 22 juin 2017.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(171)						
-05	– défaut d'avertir à temps les autres conducteurs de l'encombrement des voies de circulation de la chaussée moyennant les mesures prescrites		49			
-06	– défaut de prendre toutes autres mesures pour sauvegarder la sécurité de la circulation		49»			
	Inobservation de l'interdiction, en effectuant des réparations:					
-07	– de se coucher sous ou près d'un véhicule de manière qu'une partie du corps dépasse le gabarit du véhicule du côté de la circulation		49			
-08	– de déposer un outil ou un accessoire du côté de la circulation		49			
-09	Inobservation pour un conducteur de l'obligation de faire usage du signal de détresse, lorsqu'il s'approche d'un bouchon et qu'il est contraint de ralentir ou de s'immobiliser		49			
-10	Défaut pour le conducteur d'un véhicule effectuant le ramassage scolaire de faire usage du signal de détresse pour la durée de la prise en charge ou du déchargement de passagers			74		
-11	Usage du signal de détresse dans des conditions ou circonstances non réglementaires		49»			
	VIII. VEHICULES IMMATRICULES A L'ETRANGER ET LEURS CONDUCTEURS					
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«172						
-01	Défaut pour un véhicule routier immatriculé ou enregistré à l'étranger de répondre aux exigences de la Convention sur la circulation routière signée le 8 novembre 1968 à Vienne, approuvée par la loi du 27 mai 1975		49»			
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«173						
	Défaut pour le conducteur d'un véhicule routier immatriculé à l'étranger d'exhiber sur réquisition:*					
-01	– un permis de conduire valable	24				
-02	– un certificat d'immatriculation du véhicule en cours de validité ou un document en tenant lieu	24				
-03	– une attestation d'assurance valable	24				
-04	– un certificat de contrôle technique du véhicule en cours de validité **					
-05	– pour tout véhicule destiné au transport de marchandises dangereuses par route, les documents requis en vertu du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur le transport par route de marchandises dangereuses	24				

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«* L'obligation d'exhiber un des documents en question n'est toutefois pas applicable, si en vertu de la législation en vigueur dans le pays dans lequel le véhicule se trouve être immatriculé ou dans le pays de la résidence normale du conducteur, la production de ce document n'est pas exigée.

** Cette disposition ne s'applique pas lorsque le véhicule se trouve soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt et un atelier en vue d'y subir une réparation, un aménagement technique ou une inspection, soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt ou cet atelier et un centre de contrôle technique en vue d'y être soumis à l'immatriculation ou à un contrôle technique.»

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
(173)						
-06	– pour tout véhicule destiné au transport de denrées périssables, les documents requis en vertu de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)	24				
-07	– le cas échéant, la carte de qualification de conducteur ou le document en tenant lieu	24				
-08	– pour une remorque ou une semi-remorque, un document douanier conforme	24				
-09	Inobservation par le conducteur d'un véhicule immatriculé à l'étranger des conditions d'âge et de capacité requises par sa législation nationale			74»		
(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)						
«173bis	Pour une remorque ou semi-remorque immatriculée ou admise à la circulation à l'étranger, circulant temporairement et occasionnellement au Luxembourg et tirée par un véhicule automoteur immatriculé au Luxembourg:					
-01	– défaut des documents ou d'un des documents énumérés à l'article 173			74		
-02	– défaut, à la face arrière, de la plaque d'immatriculation du pays d'origine			74		
-03	– défaut, à la face arrière, du signe distinctif du pays d'origine		49»			
174	///					
175	///					
176						
-01	Conduite d'un train routier considéré conforme à l'article 4, alinéa 4 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité qui dépasse une longueur de 18 m			74		
(Règl. g.-d. du 11 août 1996)						
«-02	Défaut pour le titulaire d'un permis de conduire délivré par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen et ayant établi sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg avant le 1er juillet 1995, de faire transcrire ce permis de conduire en permis de conduire luxembourgeois		49»			
177	///					

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«B. Règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
	Fait pour le conducteur d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses et dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 3.500 kg de quitter l'itinéraire de transit prescrit, lorsqu'il:				
2-01	– se trouve en circulation de transit entre la France et la Belgique, entre la Belgique et la France, entre la France et l'Allemagne, entre l'Allemagne et la France, entre la Belgique et l'Allemagne et entre l'Allemagne et la Belgique				250
2-02	– entre par la route N31 pour rejoindre la France				250
2-03	– vient de l'Allemagne, de la France ou de la Belgique et rejoint le Pôle européen de développement				250

»

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«C. Règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
35					
	Défaut pour les conducteurs d'unités de transport munies de panneaux oranges, à moins d'effectuer un dépassement, d'observer par rapport aux véhicules les précédant, un intervalle d'au moins				
-01	– 50 m en agglomération				145
-02	– 100 m en-dehors des agglomérations				145
36					
-01	Transport d'une personne à bord d'un véhicule chargé de marchandises dangereuses, hormis l'équipage du véhicule				145
37					
-01	Défaut de serrer le frein de stationnement d'une unité de transport à l'arrêt				145
38					
	Immobilisation des unités de transport et des remorques détachées qui sont chargées de marchandises dangereuses ou qui ont transporté des marchandises dangereuses sans avoir encore été nettoyées ou éventuellement dégazées, à un endroit autre				
-01	– que les dépôts ou les dépendances d'entreprises autorisées conformément à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité en vertu de la loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses				145
-02	– qu'à l'écart sur une place de parcage surveillée par un préposé désigné à ces fins qui aura été informé tant de la nature du chargement que de l'endroit où se trouve le conducteur				145

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
(38)					
-03	– qu'à l'écart sur une place de parcage publique ou privée où le véhicule est à l'abri du risque d'être endommagé par d'autres véhicules				145
-04	– qu'à l'écart sur un espace à au moins 300 m d'une agglomération et en-dehors de la chaussée				145
39					
-01	Défaut d'utilisation ou utilisation non réglementaire des signaux d'avertissement autoporteurs prescrits, lorsque le véhicule est immobilisé sur la chaussée par cas fortuit soit en un endroit interdit soit de nuit ou par mauvaise visibilité				145
40					
-01	– Défaut pour le conducteur d'un véhicule d'alerter ou de faire alerter immédiatement les services d'intervention, en cas de danger ne pouvant être maîtrisé par l'équipage				145
-02	– Défaut pour le conducteur de prendre en cas de danger les mesures prescrites par les consignes de sécurité				145
41					
-01	Défaut d'observer les dispositions particulières du chapitre 8.5 de l'Annexe B de l'ADR relative à la circulation d'une unité de transport chargée d'une matière relevant d'une classe de danger déterminée				145
55					
-01	– Composition de l'unité de transport de plus d'une remorque/semi-remorque				145
-02	– Non conformité du véhicule aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat				145
-03	– Défaut dans le véhicule d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner selon les prescriptions				145
-04	– Défaut dans le véhicule des équipements prescrits dans l'ADR ou dans les consignes écrites				145
-05	– Non respect des dates d'essai et d'inspection et des durées d'utilisation des colis, des GRV ou des grands emballages				145
-06	– Transport d'emballages contenant des colis, des GRV et de grands emballages endommagés, ou d'emballages vides, non nettoyés et endommagés				145
-07	– Transport de marchandise en colis dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état				145
-08	– Fermeture non convenable de citernes				145
-09	– Transport d'un emballage combiné avec un emballage extérieur non convenablement fermé				145
-10	– Incorrection de l'étiquetage, du marcage ou du placardage				145
-11	– Absence de consignes écrites conformes à l'ADR ou présence de consignes écrites non pertinentes pour les marchandises transportées				145
-12	– Surveillance ou stationnement non convenable du véhicule				145
-13	– Taille non réglemenatire des panneaux ou des étiquettes ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les panneaux ou les étiquettes			74	
-14	– Défaut dans les documents de transport de certaines informations différentes de celles visées au point 16 de la catégorie de risques I			74	
-15	– Défaut à bord du véhicule du certificat de formation tout en admettant que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur			74	

»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«D. Règlement grand-ducal modifié du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds pendant les dimanches et jours fériés

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
1-01	Inobservation par le conducteur d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses et dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg en provenance de la Belgique ou de l'Allemagne et en direction de la France, de l'interdiction de circuler entre 21h30 les samedis et veilles de jours fériés prévus et 21h45 les dimanches et jours fériés prévus				250
1-02	Inobservation par le conducteur d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses et dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg en provenance de la Belgique ou de la France et en direction de l'Allemagne, de l'interdiction de circuler entre 23h30 les samedis et veilles de jours fériés prévus et 21h45 les dimanches et jours fériés prévus				250
2-01	Défaut d'autorisation ministérielle exceptionnelle de déroger à l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés prévus				250
2-02	Défaut de pouvoir exhiber sur réquisition l'autorisation ministérielle exceptionnelle de déroger à l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés prévus		49		
4-01	Inobservation de l'interdiction de stationner ou de parquer sur la voie publique pendant la durée de l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés prévus				250
5-01	Défaut de suivre l'injonction de regagner, selon le cas, le pays de provenance ou le lieu de chargement ou d'établissement du véhicule en infraction aux interdictions de circuler, de stationner ou de parquer				250

»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«E. Loi du 24 février 1995 portant approbation de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles le 9 février 1994

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
5-01	Défaut d'exhiber sur réquisition le certificat de paiement ou d'exemption du droit d'usage				250

»

(Règl. g.-d. du 3 décembre 1997)

(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

«F.

I. Loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

II. Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis.

I. Loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
02					
-01	Stationnement sur un emplacement de taxi sans se trouver en permanence à la disposition des clients		74		
-02	Stationnement ou placement du taxi à un endroit de la voie publique, autre qu'un emplacement de taxi, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique		74		
03	Effectuer le service des taxis sans être titulaire d'une licence d'exploitation de taxi valable				500
05					
-01	Défaut d'exhiber la licence d'exploitation de taxi sur demande des membres de la Police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises			145	
-02	Prise en charge de clients sur le territoire d'une zone autre que celle pour laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable, hormis le cas de services de taxis effectués sur demande préalable dûment documentée par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique				500
-03	Stationnement ou attente à un endroit de la voie publique, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique sur le territoire d'une zone autre que pour laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable				250
07					
-01	Non-titulaire d'une carte de conducteur de taxi valable				250
11					
-01	Défaut d'afficher de manière visible la carte de conducteur de taxi pendant le service		74		
12					
-01	Chargement de clients à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi			145	
-02	Refus de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course à courte distance			145	
-03	Fait de gêner, par quelque moyen que soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi			145	
-04	Prise en charge d'individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale			145	
-05	Recherche de clients par paroles, gestes ou pancartes			145	
-06	Fait de fumer dès la prise en charge d'un ou de plusieurs clients	24			
-07	Fait de réclamer un prix supérieur à celui du tarif indiqué par le taximètre				250
-08	Mise en marche du taximètre avant la prise en charge du client				250
-09	Mise à zéro du taximètre avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû				250

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
-10	Fait de mettre en compte le temps d'arrêt en cas de panne				250
-11	Fait de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client			145	
-12	Fait de ne pas laisser le client lire et comparer les prix			145	
-13	Fait de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers		74		
-14	Défaut de placer ou de faire avancer le taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi		74		
-15	Défaut de délivrer un reçu réglementaire au client			145	
-16	Défaut de conduire les clients à destination par le chemin le plus court, sauf dans le cas où le client en indique un autre				250
-17	Défaut d'assurer le fonctionnement régulier et normal du taximètre pendant toute la durée de la course				250
-18	Utiliser un véhicule autre qu'un taxi zéro émissions pour une licence d'exploitation de taxis zéro émissions				500
13					
-01	Utilisation d'un véhicule, autre qu'un taxi dans le cadre des services de taxis				500
-02	Utilisation à des fins autres que comme taxi, d'un véhicule routier équipé d'un taximètre règlementaire, d'un tableau- taxi, d'une plaque-zone-taxi ou d'un panneau lumineux «TAXI»				500
-03	Utilisation d'un taxi non muni				
	d'un taximètre réglementaire				250
-04	d'un tableau-taxi réglementaire				250
-05	d'une plaque-zone-taxi réglementaire				250
-06	d'un panneau lumineux «TAXI» réglementaire				250
-07	Installation sur un véhicule routier, autre qu'un taxi, d'un taximètre réglementaire, d'un tableau-taxi, d'une plaque- zone-taxi ou d'un panneau lumineux «TAXI»				250
-08	Affichage de publicité lumineuse ou réfléchissante			145	
-09	Affichage de publicité sur une vitre			145	
15					
-01	Défaut d'utiliser le taximètre réglementaire				250
-02	Défaut d'un dispositif imprimeur opérationnel relié au taximètre				250
17					
-01	Défaut d'afficher de manière visible à l'intérieur du taxi les coordonnées du Ministère du développement durable et des infrastructures			145	

II. Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
03					
-01	Non-respect après le 1er janvier 2017, pour les véhicules faisant l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription, des normes environnementales pour l'exploitation d'un véhicule comportant moins de six places assises, hormis celle du conducteur, en tant que taxi				500
-02	Non-respect après le 1er janvier 2021, pour les véhicules faisant l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription, des normes environnementales pour l'exploitation d'un véhicule comportant moins de six places assises, hormis celle du conducteur, en tant que taxi				500
-03	Non-respect après le 1er janvier 2022, pour les véhicules faisant l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription, des normes environnementales pour l'exploitation d'un véhicule comportant plus de cinq places assises, hormis celle du conducteur, en tant que taxi				500
04					
-01	Défaut d'afficher à tout moment de manière visible un tableau-taxi dans l'habitacle du taxi			145	
-02	Utilisation d'un tableau-taxi non-conforme au modèle		74		
-03	Défaut de remplacer un tableau-taxi volé, perdu, détruit, endommagé ou rendu autrement illisible ou inutilisable		74		
05					
-01	Défaut d'apposer la plaque-zone-taxi à tout moment derrière le pare-brise côté droit du véhicule et d'être visible de l'extérieur			145	
-02	Utilisation d'une plaque-zone-taxi non conforme au modèle		74		
-03	Défaut de remplacer une plaque-zone taxi volée, perdue, détruite, endommagée ou rendue autrement illisible ou inutilisable ou d'en informer le ministre		74		
06					
-01	Défaut d'installer le panneau-lumineux sur le toit du taxi			145	
-02	Utilisation d'un panneau-lumineux non-conforme au modèle		74		
-03	Défaut de remplacer un panneau-lumineux volé, perdu, détruit, endommagé ou rendu autrement illisible ou inutilisable		74		
07					
-01	Défaut de tenir en permanence à bord du taxi un carnet métrologique à jour			145	
-02	Défaut de l'exploitant de taxi de mettre sans délai hors service tout taxi dès que le taximètre y installé ne répond plus aux exigences réglementaires ou faire remplacer, sans délai, le taximètre défectueux ou non conforme par un taximètre en état de fonctionnement et conforme				250
-03	Défaut de l'exploitant de taxi ou du chauffeur de s'assurer de l'état réglementaire des pneumatiques et tout particulièrement de la conformité de la dimension de ces pneumatiques à celles ayant servi pour déterminer le coefficient caractéristique de chaque taxi				250
-04	Défaut de l'exploitant de taxi ou du chauffeur de s'assurer de l'état réglementaire du taximètre et tout particulièrement du déclenchement du calcul du temps d'attente conformément aux modalités définies par le ministre				250

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
08					
-01	Défaut de scellement non réglementaire du taximètre			145	
-03	Défaut de documenter le bris de scellement dûment dans le carnet métrologique, d'apposer un scellement réglementaire ou non-respect du délai de 5 jours ouvrables suivant le bris de scellement pour présenter le taximètre pour scellement à la SNCA suite à une programmation d'un changement d'un élément ou d'un paramètre ayant un effet déterminant sur le calcul du tarif			145	
-03	Défaut de documenter le bris de scellement dûment dans le carnet métrologique, de notifier le bris de scellement sans délai à la SNCA ou d'apposer un scellement réglementaire pour toute autre raison technique liée au bon fonctionnement du taximètre et à la fixation du tarif			145	
-05	Défaut de retourner sans délai l'original du carnet métrologique à la SNCA en cas de mise hors service définitive du taximètre			145	
09	Défaut de présentation auprès de la SNCA du taximètre:				
-01	lors de la première installation du taximètre dans un taxi			145	
-02	lors de chaque intervention qui donne lieu soit à un changement d'un élément ou d'un paramètre ayant un effet déterminant sur le calcul du tarif du taximètre, notamment lors d'un remplacement des pneumatiques montés sur le taxi par des pneumatiques d'autres dimensions ou d'un changement du donneur d'impulsions ou un réglage de la date et de l'heure			145	
-03	au plus tard une année après la dernière vérification du taximètre ou après cinq bris de scellements ininterrompus d'opérations visées à l'article 8, paragraphe 3 b)			145	
10					
-01	Défaut d'une vignette réglementaire apposée sur le taximètre			145	
-02	Défaut d'enlever une vignette lorsque le taximètre est désinstallé d'un taxi		74		
11					
-01	Défaut d'une pellicule de scellement autocollante sur le taximètre			145	
13					
-01	Défaut d'afficher de manière visible le tarif des services de taxi sur la fenêtre arrière droite du taxi				250
-02	Défaut d'utilisation du modèle d'affichage réglementaire			145	

»

(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)

«G. Règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
-01	– Utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire				145	
-02	– Utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement				145	

»

(Règl. g.-d. du 8 août 2000)

«H. «Règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs»[1]

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
1					
-01	Fait d'enseigner l'art de conduire sans agrément du ministre des Transports			74	
5					
-01	Défaut de faire modifier sans délai l'agrément ministériel en cas de changement d'employeur	24			
-02	Défaut de restituer sans délai l'agrément ministériel en cas de cessation des fonctions d'instructeur	24			
6	(...)[2]				
8					
-01	Défaut pour le patron-instructeur de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service			74	
-02	Défaut d'indiquer par écrit au ministre des Transports la personne chargée de la direction effective d'une société ou d'une association dispensant l'enseignement préparatoire aux examens du permis de conduire	24			
10					
-01	Fait d'enseigner l'art de conduire sans être titulaire du permis de conduire «instructeur» ou «apprenti-instructeur» valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage et à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire			74	
17					
-01	Fait pour un patron-instructeur de dispenser ou de faire dispenser l'enseignement théorique sans disposer du matériel d'instruction réglementaire prescrit			74	
-02	Fait pour un patron-instructeur de dispenser ou de faire dispenser l'enseignement pratique sur des véhicules ne répondant pas aux conditions réglementaires prescrites			74	
	(…)[3]				
(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)					
«-03	Fait pour le candidat du permis de conduire de la catégorie A1, A2 ou A de transporter sur le motocycle conduit une deuxième personne, autre que l'instructeur			74»	
«-04»[4]	Fait pour un patron-instructeur de ne pas disposer d'une salle d'instruction réglementaire			74	
(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)					
«-05	Défaut pour le candidat au permis de conduire de la catégorie A1, A2 ou A ainsi que pour l'instructeur l'accompagnant, soit comme passager, soit en le suivant sur un motocycle, de porter une veste de sécurité réglementaire			74»	

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.
3 Supprimé par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.
4 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
18					
-01	Admission d'un ensemble de candidats dans la salle d'instruction supérieur à 25 personnes			74	
-02	Admission d'un nombre de candidats dans la salle d'instruction dépassant le nombre des places assises			74	
-03	Défaut de présenter au ministre des Transports une convention écrite entre parties en cas d'utilisation commune des salles d'instruction par plusieurs auto-écoles	24			
-04	Défaut d'autorisation individuelle du ministre des Transports au cas où l'instruction théorique n'est pas enseignée dans la salle d'instruction prescrite			74	
20					
-01	Fait de dispenser l'enseignement pratique simultanément à deux ou plusieurs candidats			74	
21					
(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)					
«-01	Défaut pour l'instructeur ou le candidat de certifier sur le certificat d'apprentissage que l'instruction prescrite pour l'obtention de la catégorie sollicitée du permis de conduire a été accomplie	24»			
23	(…)[1]				

»

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«I. Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
13						
-01	– Défaut d'obtempérer aux injonctions des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises dans le cadre du contrôle technique routier				145	2
02	– Défaut d'exhiber aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, dans le cadre du contrôle technique routier, les documents de bord du véhicule	24				

»

(Règl. g.-d. du 16 avril 2003)

«J. Règlement grand-ducal du 16 avril 2003 concernant l'usage du signe distinctif particulier «médecin en service»

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
-01	Utilisation d'un signe distinctif particulier non réglementaire			74	
-02	Utilisation non réglementaire d'un signe distinctif particulier			74	

»

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«K. Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
7						
-01	– Défaut de certificat d'immatriculation luxembourgeois pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg				145	2
-02	– Défaut d'une plaque rouge réglementaire valable pour un véhicule militaire en circulation, autre qu'un véhicule de l'Armée			74		
-03	– Défaut de vignette de conformité valable pour un véhicule soumis à l'immatriculation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique				145	2
10						
-01	– Défaut d'informer le ministre en charge des Transports en cas de mise en circulation d'un véhicule soumis à l'immatriculation au Luxembourg				145	2
13						
-01	– Défaut d'informer la SNCA dans les formes réglementaires en cas de cession, vente, exportation, destruction, de mise hors d'usage ou de mise hors circulation temporaire d'un véhicule routier immatriculé au Luxembourg			74		

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
-02	– Défaut de faire inscrire dans le délai d'un mois la nouvelle adresse sur le certificat d'immatriculation dans le cadre d'un changement de résidence ou de siège social	24				
14						
-01	– Défaut de soumettre au contrôle de conformité un véhicule qui a été modifié ou transformé conformément à l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques				145	2
17						
-01	– Utilisation d'un véhicule routier qui ne porte pas un numéro d'identification réglementaire	49				
25						
-01	– Défaut de plaque d'immatriculation réglementaire				74	
-02	– Usage non autorisé d'une plaque d'immatriculation				74	
27						
-01	– Lisibilité défaillante d'une plaque d'immatriculation ou d'identité		49			
-02	– Apposition sur une plaque d'immatriculation ou d'identité de lettres, de numéros ou de signes non autorisés		49			
-03	– Apposition sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, de lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur les plaques d'immatriculation ou d'identité		49			
29						
-01	– Utilisation d'un véhicule qui n'est pas muni à l'arrière d'un signe distinctif national réglementaire		49			
32						
-01	– Fixation non réglementaire d'une plaque d'immatriculation		49			
34						
-01	– Usage non réglementaire d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge			74		
37						
-01	– Usage d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ainsi que de leurs supports, non réglementaires			74		
-02	– Lisibilité défaillante d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale		49			
-03	– Apposition sur un signe distinctif particulier ou une plaque spéciale de lettres, de numéros ou de signes non autorisés		49			

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
-04	– Apposition sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, de lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur les signes distinctifs particuliers ou les plaques spéciales		49			
-05	– Usage abusif ou multiplication de signes distinctifs particuliers ou de plaques spéciales			74		
38						
-01	– Défaut de remettre à la SNCA les plaques rouges, le certificat d'identification afférent, ainsi que, le cas échéant, les fiches pour la mise en circulation internationale, dans les conditions réglementaires			74		
39						
-01	– Usage de plaques rouges non réglementaires			74		
-02	– Lisibilité défaillante d'une plaque rouge		49			
-03	– Apposition sur une plaque rouge de lettres, de numéros ou de signes non autorisés		49			
-04	– Apposition sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, de lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur les plaques rouges		49			
-05	– Usage abusif ou multiplication de plaques rouges			74		
40						
-01	– Défaut d'une fiche de mise en circulation internationale réglementaire dans le cadre de l'utilisation de plaques rouges en dehors du territoire luxembourgeois			74»		

* Les présentes dispositions ne sont pas applicables:

- aux motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers ayant été mis en circulation avant le 26 novembre 1975;
- aux autres véhicules routiers ayant été mis en circulation avant le 1er octobre 1971.»

(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)

«L. Loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
12						
-01	Conduite ou fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré				145	2
-02	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré				145	2

»

(Règl. g.-d. du 16 juin 2011)

«M. Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
A	**Equipage:**				
01	Non-respect de l'âge minimal des receveurs – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 5.1.* – *AETR: art. 5*				250
B	**Durées de conduite:**				
01	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h - 9h<...<10h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*				145

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
(B)					
02	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h - 10h<...<11h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*				250
04	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 10h<...<11h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*				145
05	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 11h<…<12h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*				250
07	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire - 56h<…<60h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2.* – *AETR: art. 6.1.*				145
08	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire - 60h<…<70h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2.* – *AETR: art. 6.1.*				250
10	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 90h<…<100h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3.* – *AETR: art. 6.2.*				145
11	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 100h<...<112h30 – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3.* – *AETR: art. 6.2.*				250
C	**Pauses:**				
01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue - 4h30<...<5h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7.* – *AETR: art. 7.*				145
02	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue - 5h<...<6h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7.* – *AETR: art. 7*				250
D	**Temps de repos:**				
01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée - 10h<...<11h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*				145
02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée - 8h30<...<10h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1*				250

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
(D)					
04	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - 8h<...<9h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*				145
05	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - 7h<...<8h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*				250
07	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h - 3h+(8h<...<9h) – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.*				145
07a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - 7h<...<8h – *AETR: art. 8.1*				145
08	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h - 3h+(7h<...<8h) – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.*				250
08a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - 6h<…<7h – *AETR: art. 8.1*				250
10	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - 8h<...<9h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5.*				145
10a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - 7h<...<8h – *AETR: art. 8.2*				145
11	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - 7h<…<8h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5.*				250
11a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - 6h<…<7h – *AETR: art. 8.2*				250
13	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h - 22h<...<24h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6*				145
13a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) - 33h<…<36h – *AETR: art. 8.3.*				145
13b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - 22h<...<24h – *AETR: art. 8.3.*				145
14	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h - 20h<…<22h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.*				250
14a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) - 30h<…<33h – *AETR: art. 8.3.*				250
14b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - 20h<…<22h – *AETR: art. 8.3.*				250

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
16	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - 42h<…<45h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.* – *AETR: art. 8.3.*				145
17	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - 36h<…<42h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.* – *AETR: art. 8.3.*				250

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
G	**Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement:**				
03	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1.* – *AETR: art. 11.1. de l'annexe*				250
04	Modèle non homologué de feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1.* – *AETR: art. 11.1. de l'annexe*				250
05	Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1.* – *AETR: art. 11.1. de l'annexe*				145
11	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1.* – *AETR: art. 12.1. de l'annexe*				145
13	Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1.* – *AETR: art. 12.1. de l'annexe*				250
16	Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur sans effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*				145
17	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*				145

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
19a	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, sans effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*				145
21	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3.* – *AETR: art. 12.3. de l'annexe*				250
22a	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, sans effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3.* – *AETR: art. 12.3. de l'annexe*				145
H	**Indications à saisir:**				
03	Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				250
04	Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				145
05	Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				250
06	Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				250
07	Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				250
08	Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				145
09	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5bis.* – *AETR: art. 12.5bis. de l'annexe*				145
K	**Panne:**				
02	Pas réparée en cours de route – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.1.* – *AETR: art. 13.1. de l'annexe*				250
L	**Saisie manuelle sur les sorties imprimées:**				
03	Pas de signature sur la feuille provisoire – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.2.* – *AETR: art. 13.2. de l'annexe*				250

»

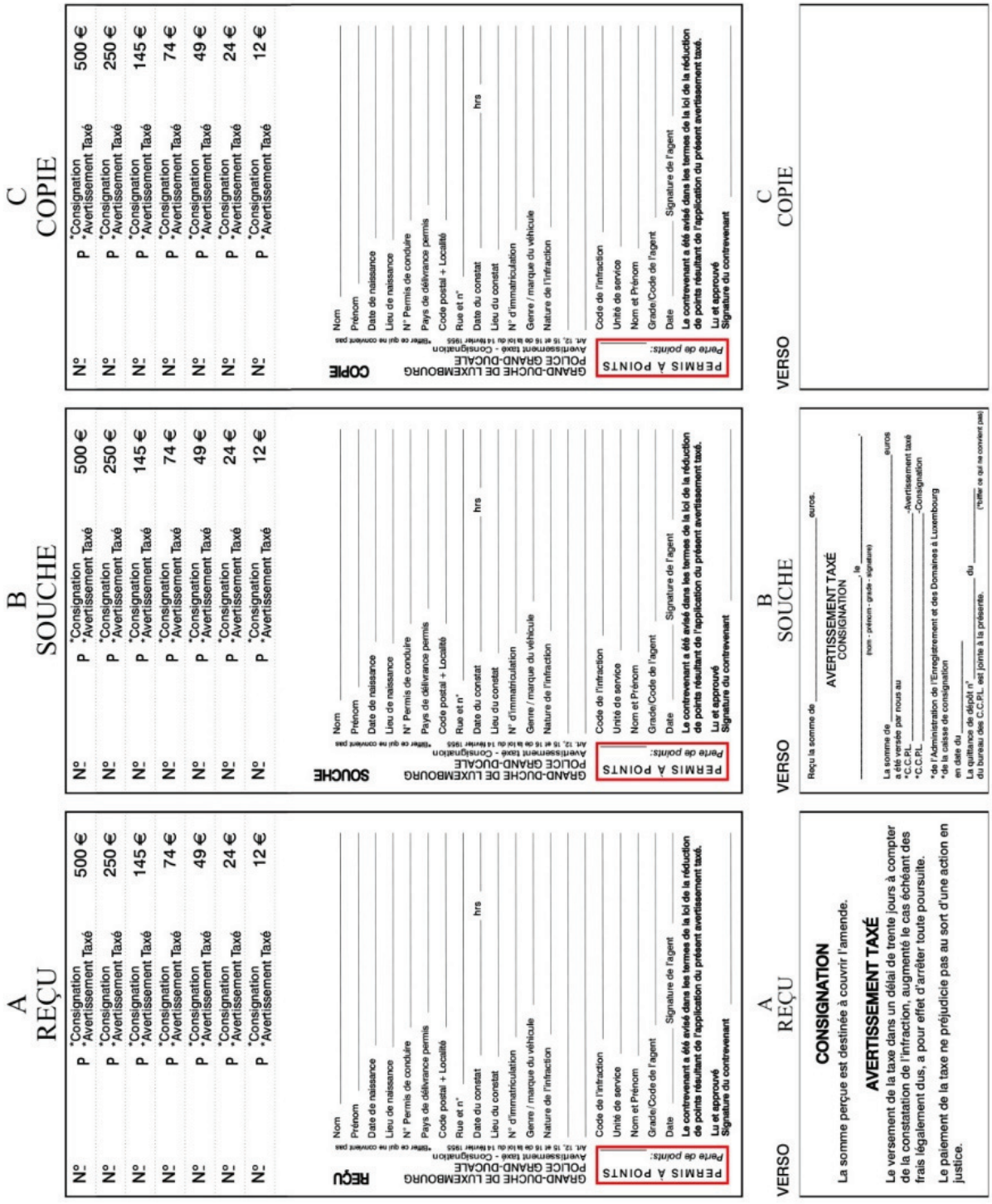
(Règl. g.-d. du 28 juillet 2014)

«N. Règlement grand-ducal du 28 juillet 2014 concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
2	Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de l'interdiction de circuler sur les autoroutes, sauf autorisation ministérielle individuelle dérogatoire:				
- 01	– du lundi au jeudi de 07.00 à 09.00 h et de 16.30 à 19.00 h				250
- 02	– les vendredis et veilles de jours fériés légaux de 07.00 à 09.00 h et de 13.30 à 19.00 h				250
3	Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de l'interdiction de circuler sur les autoroutes en cas de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre ou lorsque les conditions de visibilité sont réduites en raison des conditions atmosphériques ou météorologiques à moins de 200 m				145
4	Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de la limite de vitesse de 70 km/h sur les autoroutes				145
5	Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de l'obligation d'une escorte de la Police grand-ducale, lorsqu'au moins une des valeurs maximales suivantes est dépassée: – largeur: 4,00 m – longueur: 35,00 m – hauteur: 4,50 m – poids en charge: 100,00 t.				250»

(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

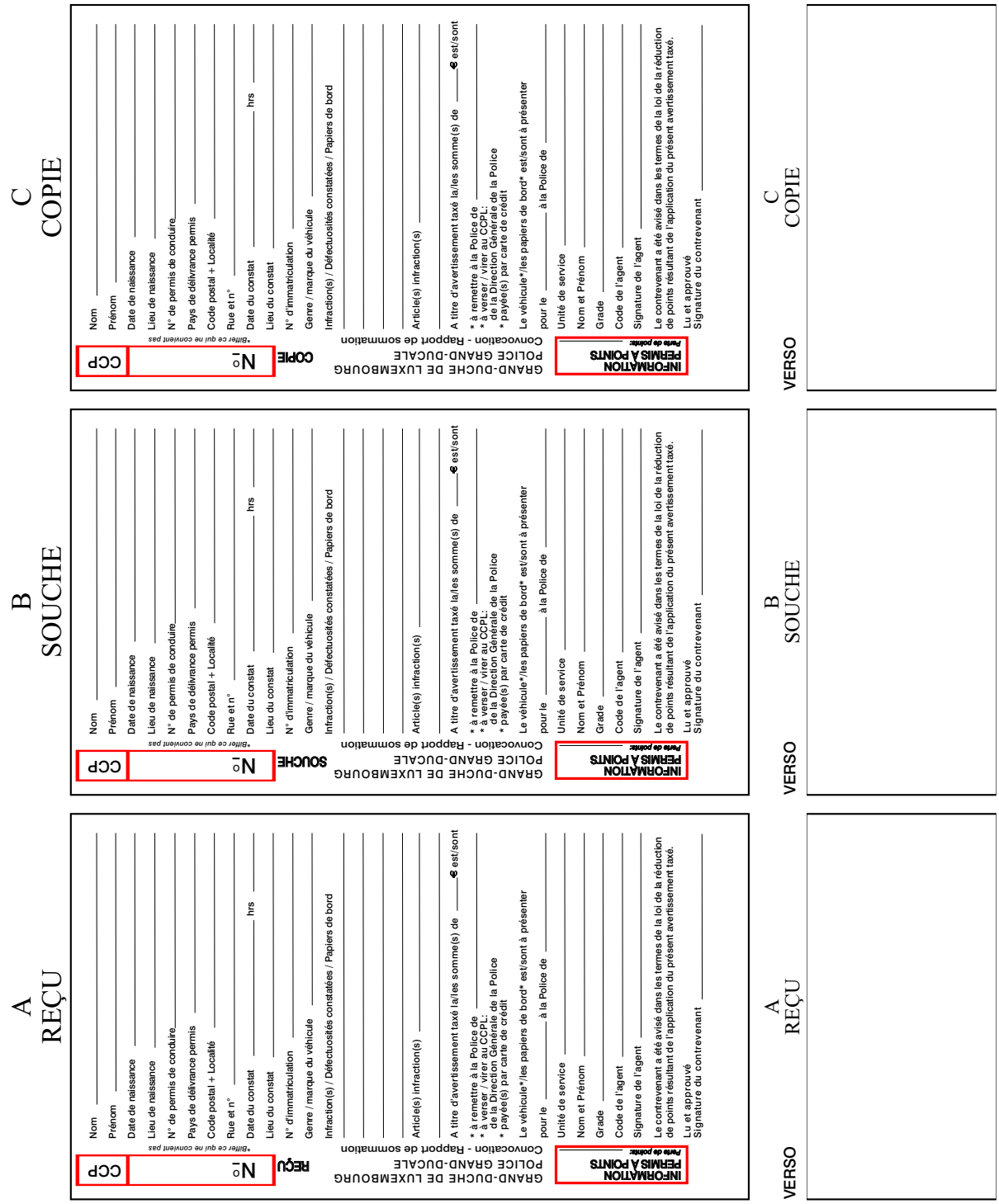
«ANNEXE II-1



»

(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)

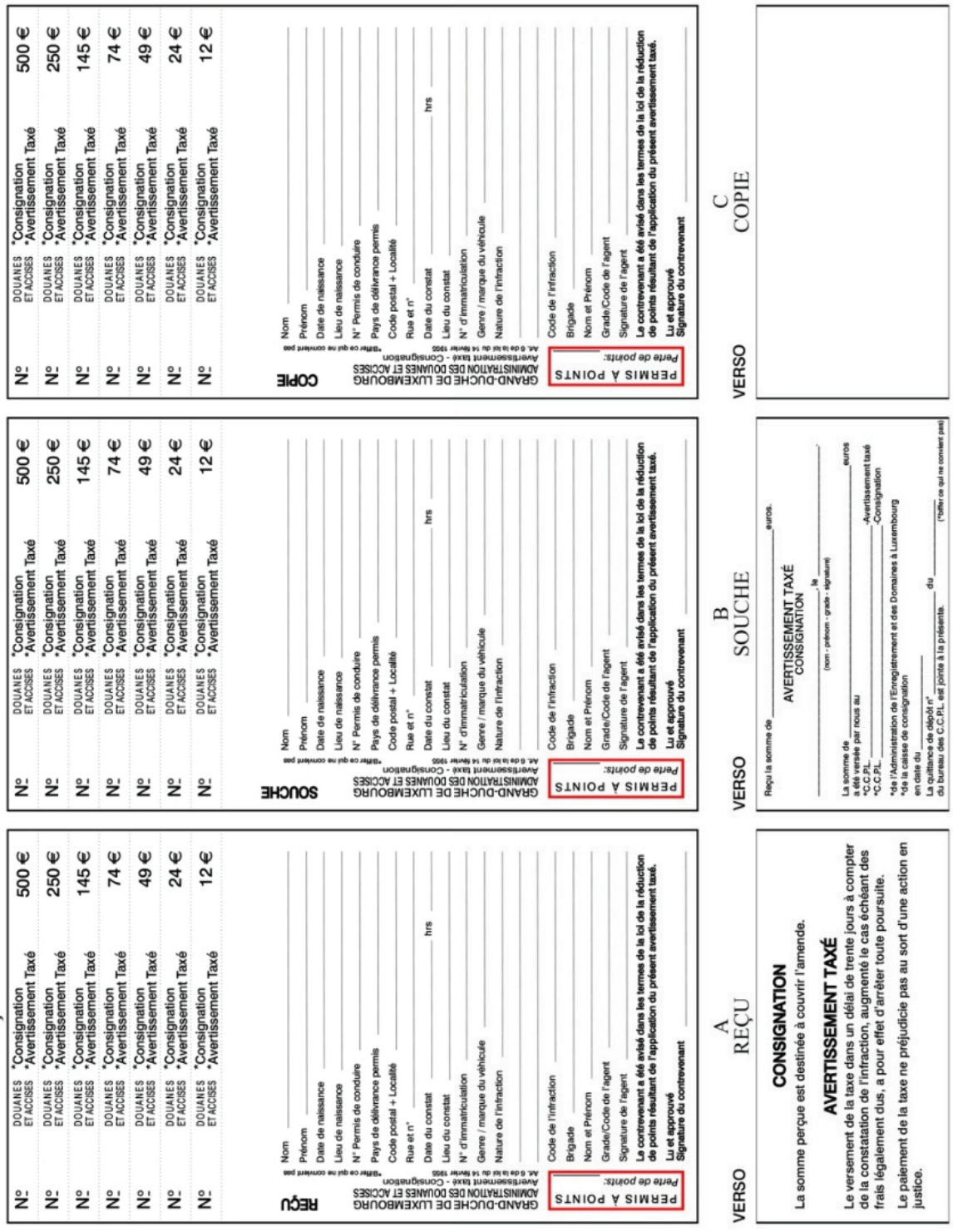
«ANNEXE II-2



»

(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

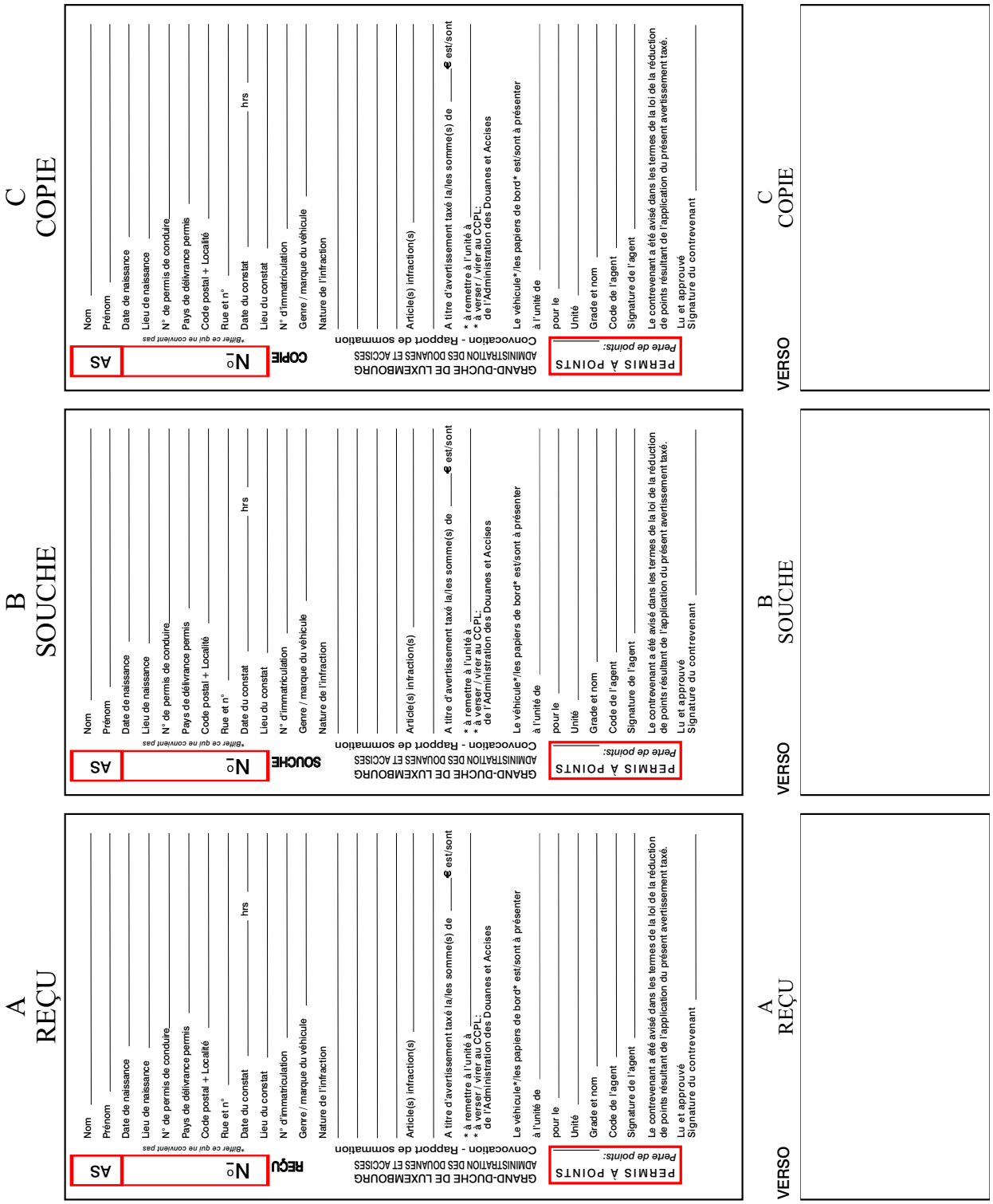
ANNEXE II-3



»

(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)

ANNEXE II-4



»

(Règl. g.-d. du 27 septembre 2004)

«

RÉQUISITION

POUR L'ENLÈVEMENT D'UN VÉHICULE

Police de: Date:

No: Heure:

Lieu de l'enlèvement:

Véhicule:

No d'immatriculation	Marque	Type	Couleur

Code(s) infraction(s) :

Magistrat compétent :

☐ convocation no :

☐ AT no :

☐ PV no :

☐ Transfert no :

(indiquer le numéro du registre de l'unité requérante en cas de transfert d'une fourrière à l'autre)

Observations sur l'état du véhicule:

Nom et adresse du dépanneur :

Nom et adresse du chauffeur :

Destination du véhicule :

☐ Fourrière administrative locale

☐ Fourrière centrale à Hollerich

☐ Fourrière judiciaire à Sanem

Signature de l'agent requérant: Signature du dépanneur:

– Nom, prénom, grade – – pour accord quant aux indications relatives au véhicule –

ACCUSÉ DE RÉCEPTION

– Informations relatives à l'entrée du véhicule –

Fourrière de:

No: (indiquer le numéro du registre de la fourrière)

Réf.: Réquisition no: (voir annexe) du: – Date – de – Unité –

PROPRIÉTAIRE / CONTREVENANT:

Nom	Prénom	Adresse

Véhicule reçu le – Date – à heures – Heure –

par – Nom – Prénom – Grade de – Unité / Fourrière

ACCESSOIRES:

☐ roue de rechange avec pneu
☐ enjoliveurs de roues
☐ poste radio … / cassette … / compact-disc (indiquer le nombre)
☐ rétroviseur intérieur
☐ rétroviseur extérieur
☐ autres (préciser)

antenne ☐
téléphone ☐
clés remises ☐
papiers de bord remis au responsable de la fourrière ☐

DESCRIPTION DE L'ÉTAT DU VÉHICULE (Mentionner **tout** endommagement)

Signature du responsable de la fourrière:

– Nom-Prénom-Grade –

Signature du dépanneur:

– pour accord quant aux indications relatives au véhicule –

Brm.- Transmis en copie à

– unité requérante –

....., le .....

– signature du responsable de la fourrière –

Brm.- Transmis au parquet du tribunal d'arrondissement à Luxembourg/Diekirch*

Réf.: PV/Rapport no ..... du.....

de la Police de .....

....., le .....

– signature du responsable de la fourrière –

* biffer ce qui ne convient pas

INFORMATIONS

RELATIVES A LA SORTIE DU VÉHICULE

Véhicule:

No d'immatriculation	Marque	Type	Couleur

Sortie du véhicule:
Date:
Heure:

Véhicule enlevé par:

Nom:
Prénom:
Date de naissance:
Lieu de naissance:
Adresse complète:

* Nom de la société

☐ Suite à la décision des agents verbalisants, AT no PV no

☐ Sur requête du Parquet no Date
le véhicule ci-dessus a été
- ☐ restitué au propriétaire
- ☐ aliéné
- ☐ livré à la destruction

☐ Suite à une décision de transfert, transfert vers

Observations sur l'état du véhicule:
☐ rien à signaler
☐ contestations:

En cas de contestation(s) relative(s) à l'état du véhicule, ce dernier ne sera pas restitué.

Lieu: Date:

– Signature de la personne ayant enlevé le véhicule –

– Signature du responsable de la fourrière –

Brm.- Retourné au Parquet à Luxembourg/Diekirch*
– Lieu Date –

Signature du responsable de la fourrière

– Nom, prénom, grade –

*biffer ce qui ne convient pas

Grand-Duché de Luxembourg ....., le .....

(*) N°

ÉTAT DES FRAIS D'ENLEVEMENT ET DE GARDE D'UN VÉHICULE

VÉHICULE
Genre et marque
Couleur
Plaque d'immatriculation
No PV ou no AT
PROPRIÉTAIRE / CONDUCTEUR
Nom
Prénom
Date de naissance
Lieu de naissance
Code postal / domicile / pays
Rue et no
No carte d'identité / permis de conduire

FRAIS D'ENLÈVEMENT		
Catégorie	≤ 3.500 kg	> 3.500 kg (**)
Total des frais d'enlèvement		
FRAIS DE GARDE		
Entrée		**Sortie**
Date et heure		Date et heure
Frais de garde: Taxe pour 12 heures		
Périodes de 12 heures		
Total des frais de garde		
TOTAL DES FRAIS		

Reçu la somme de..... .- / .....
(en toutes lettres)

....
(Fourrière / Unité) (Grade, nom, prénom du fonctionnaire)

.....
(Signature)

N.B.: (*) No de la réquisition resp. de l'accusé de réception
(**) biffer ce qui ne convient pas

Somme versée le .....
N° de dépôt ....
Nom, prénom et grade du fonctionnaire

(Règl. g.-d. du 1er mars 2016)

«

ANNEXE II-5

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

UCPR - CSA

Centre National de Traitement
21a, rue du Chemin de Fer
L-8057 Bertrange

Police Grand-Ducale
UCPR-CSA-CNT
L-2880 Luxembourg

POLICE

Bertrange, le _____

_____
_____
_____
_____

Référence: **CSA**

1 **AVIS DE CONSTATATION**

N° d'immatriculation: ☐ N° du permis de conduire: ☐

Madame, Monsieur,

Le véhicule portant le numéro d'immatriculation ci-dessus a fait l'objet d'un contrôle automatisé sur le territoire luxembourgeois ayant permis de constater l'infraction suivante:

Code de l'infraction: _____

Nature de l'infraction:

_____

Montant de l'avertissement taxé: ☐ Perte de points du permis de conduire: ☐

Lieu de l'infraction: _____
Voie contrôlée: _____
Date de l'infraction: _____
Heure de l'infraction: _____

CSA
PG004

Appareil de contrôle utilisé:
Marque: _____
Type: _____
Numéro: _____
Validité dernier contrôle: _____
Paramétré par: _____
(en cas d'équipement mobile)

Agent verbalisant:

Identifiant: _____

OBSERVATIONS IMPORTANTES:

1) Vous reconnaissez l'infraction relevée à votre encontre:

Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de 45 jours par versement, par virement ou par carte bancaire. Le délai de 45 jours court à partir de la date où vous avez accepté la présente ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.
Si vous n'avez pas votre résidence normale au Luxembourg, le délai de 45 jours est augmenté d'un mois.
A défaut de régler le montant dû endéans le délai de 45 jours, des poursuites judiciaires seront entamées à votre encontre.

2) Vous contestez l'infraction relevée à votre encontre:

Vous pouvez dans un délai de 45 jours contester être l'auteur de l'infraction. Ce délai de 45 jours court à partir de la date où vous avez accepté la présente ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.
Si vous n'avez pas votre résidence normale au Luxembourg, le délai de 45 jours est augmenté d'un mois.
A cette fin, vous devez retourner par lettre recommandée, avec avis de réception, le formulaire de contestation ci-joint, dûment rempli et signé, à l'adresse indiquée du Centre avec à l'appui les pièces justificatives requises.

3) Vous avez le droit de consulter la photo et vos données à caractère personnel:

Ce droit d'accès s'exerce auprès du **Centre National de Traitement**
21a, rue du Chemin de Fer
L-8057 Bertrange.

Vous pouvez donner une procuration écrite, datée et signée de votre main à une personne de votre choix pour exercer ce droit pour vous.

4) Vous pouvez obtenir des renseignements supplémentaires:

- par internet: **csa.info@police.etat.lu** (renseignements)
  csa.rdv@police.etat.lu (rendez-vous)

- par téléphone: **(+352) 24401-789** (pendant les heures d'ouverture du Centre)

Nous vous prions de bien vouloir transférer le montant retenu, soit ___ sur le compte chèque postal
IBAN LU67 1111 0127 5952 0000
BIC : **CCPLLULL**
Nom et adresse de la banque : **Chèques postaux L-1090 Luxembourg**

ou par carte bancaire sur le site _____

au profit de la Direction Générale de la Police Grand-Ducale en indiquant :

- le numéro de référence **CSA**
- la plaque d'immatriculation du véhicule _____

Nous ne pouvons accepter ni chèques, ni formulaires d'ordres de virement d'une banque étrangère qui nous sont envoyés par voie postale en guise de paiement d'une amende en matière de contravention à la législation sur la circulation routière.

Vous pouvez également régler vos amendes en espèces à chaque bureau de poste au Luxembourg (par versement) ou à chaque commissariat de police (en espèces, éventuellement par carte de crédit).

CSA

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

POLICE

UCPR - CSA

Centre National de Traitement
21a, rue du Chemin de Fer
L-8057 Bertrange

Police Grand-Ducale
UCPR-CSA-CNT
L-2880 Luxembourg

Police Grand-Ducale
UCPR-CSA-CNT

L-2880 Luxembourg

Référence: **CSA**

1

FORMULAIRE DE CONTESTATION

(articles 4 et 8 de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés)

Je soussigné(e) _____ _____ conteste être l'auteur de l'infraction commise avec le véhicule immatriculé _____, faisant l'objet du présent avis de constatation pour le motif suivant:

(cochez la case correspondante 1 - 6 ci-dessous)

1. ☐ Le véhicule était conduit au moment de l'infraction par la personne suivante:

Nom*: _____

Prénom*: _____ **Sexe*:** F ☐ M ☐

Adresse*: N° _____ **Rue*:** _____

Code postal*: _____ **Ville*:** _____

Pays*: _____

Date de naissance: _____ **Lieu** _____

N° du permis de conduire: _____

N° de téléphone: _____

(*) Mentions obligatoires

2. ☐ Le véhicule était cédé au moment de l'infraction.
Je joins au formulaire une copie du contrat de cession dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et une preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs du véhicule.

3. ☐ Le véhicule était détruit au moment de l'infraction.
Je joins au formulaire copie de la déclaration de destruction du véhicule.

4. ☐ Le véhicule était loué à un tiers au moment de l'infraction.
Je joins au formulaire copie du contrat de location du véhicule.

5. ☐ Le véhicule ne se trouvait pas sous ma garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux au moment de l'infraction.
(Exemples: vol, escroquerie, abus de confiance)
Je joins au formulaire le récépissé du dépôt de la plainte.

6. ☐ Autre motif ou absence des justificatifs demandés.

CSA
PG004

J'explique ci-dessous, dûment daté et signé, les raisons de ma contestation ou de l'absence des justificatifs demandés.

Je suis averti(e) que toute fausse déclaration dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire est punie d'une amende de 251 à 10.000 euros (article 12 de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés).

Le présent formulaire de contestation, avec les pièces justificatives requises à l'appui, doit être retourné par lettre recommandée, avec avis de réception, au Centre à l'adresse suivante:

Police Grand-Ducale
UCPR-CSA-CNT
L-2880 Luxembourg

et ce dans un délai de 45 jours à compter de la date où vous avez accepté l'avis de constatation ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes. Si vous n'avez pas votre résidence normale au Luxembourg, le délai de 45 jours est augmenté d'un mois.

Explications supplémentaires:

Date et signature

CSA

ANNEXE II-6

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

POLICE

Bertrange, le _____

UCPR – CSA

Centre National de Traitement
21a, rue du Chemin de Fer
L-8057 Bertrange

Police Grand-Ducale
UCPR-CSA-CNT
L-2880 Luxembourg

_____
_____
_____

Référence : **CSA**

AVIS DE PROCES-VERBAL

Numéro d'immatriculation : Numéro du permis de conduire :

Madame, Monsieur,

Le véhicule portant le numéro d'immatriculation ci-dessus a fait l'objet d'un contrôle automatisé sur le territoire luxembourgeois ayant permis de constater l'infraction suivante :

Code de l'infraction :
Nature de l'infraction **:**

Lieu de l'infraction : _____
Voie contrôlée : _____
Date de l'infraction : _____
Heure de l'infraction : _____

Appareil de contrôle utilisé :
Marque : _____
Type : _____
Numéro : _____
Validité dernier contrôle: _____
Paramétré par : _____
(en cas d'équipement mobile)

Agent verbalisant :
Identifiant **:** _____

Vous êtes prié(e) de formuler votre prise de position quant à l'infraction relevée à votre encontre en utilisant le formulaire annexé.

OBSERVATIONS IMPORTANTES :

1) Vous contestez l'infraction relevée à votre encontre :

Vous pouvez dans un délai de 45 jours contester être l'auteur de l'infraction. Ce délai de 45 jours court à partir de la date où vous avez accepté la présente ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.
Si vous n'avez pas votre résidence normale au Luxembourg, le délai de 45 jours est augmenté d'un mois.
A cette fin, vous devez retourner par lettre recommandée, avec avis de réception, le formulaire de contestation ci-joint, dûment rempli et signé, à l'adresse indiquée du Centre avec à l'appui les pièces justificatives requises.

2) Vous avez le droit de consulter la photo et vos données à caractère personnel :

Ce droit d'accès s'exerce auprès du Centre : **Centre National de Traitement**
21a, rue du Chemin de Fer
L-8057 Bertrange

Vous pouvez donner une procuration écrite, datée et signée de votre main à une personne de votre choix pour exercer ce droit pour vous.

3) Vous pouvez obtenir des renseignements supplémentaires :

- Par internet : **csa.info@police.etat.lu** (renseignements)
  csa.rdv@police.etat.lu (rendez-vous)
- Par téléphone : **(+352)24401-789** *(pendant les heures d'ouverture du Centre)*

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

POLICE

UCPR - CSA

Réf: Procès-verbal N°

Prise de position dans le cadre d'un procès-verbal (PV):

Dans le cadre du procès-verbal, vous êtes prié(e) de formuler votre prise de position quant à l'infraction relevée à votre encontre. Votre déclaration fait partie intégrante du procès-verbal qui sera envoyé au procureur d'Etat. A défaut d'une prise de position écrite, vous serez convoqué(e) au Centre National de Traitement, 21a, rue du Chemin de Fer à L-8057 Bertrange, à des fins d'audition.

E+N B+A+R C+O+D+E

Suite prise de position:

Date et Signature

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

UCPR – CSA
Centre National de Traitement
21a, rue du Chemin de Fer
L-8057 Bertrange

Police Grand-Ducale
UCPR-CSA-CNT
L-2880 Luxembourg

Police Grand-Ducale
UCPR-CSA-CNT
L-2880 Luxembourg

FORMULAIRE DE CONTESTATION

(article 8 de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés)

Je soussigné (e) _____ conteste être l'auteur de l'infraction commise avec le véhicule immatriculé _____ faisant l'objet du présent avis de procès-verbal pour le motif suivant
(cochez la case correspondante 1 – 6 ci-dessous) :

1. ☐ **Le véhicule était conduit au moment de l'infraction par la personne suivante :**

Nom*: _____

Prénom*: _____ Sexe*: F ☐ M ☐

Adresse*: N° _____ Rue*: _____

Code postal*: _____ Ville*: _____

Pays*: _____

Date de naissance: _____ Lieu _____

N° du permis de conduire: _____

N° de téléphone: _____
(*) Mentions obligatoires

2. ☐ **Le véhicule était cédé au moment de l'infraction.**
Je joins au formulaire une copie du contrat de cession dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et une preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs du véhicule.

3. ☐ **Le véhicule était détruit au moment de l'infraction.**
Je joins au formulaire copie de la déclaration de destruction du véhicule.

4. ☐ **Le véhicule était loué à un tiers au moment de l'infraction.**
Je joins au formulaire copie du contrat de location du véhicule.

5. ☐ **Le véhicule ne se trouvait pas sous ma garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux au moment de l'infraction.**
(Exemples : vol, escroquerie, abus de confiance)
Je joins au formulaire le récépissé du dépôt de la plainte.

6. ☐ **Autre motif ou absence des justificatifs demandés.**

E+N B+A+R C+O+D+E

J'explique ci-dessous, dûment daté et signé, les raisons de ma contestation ou de l'absence des justificatifs demandés.

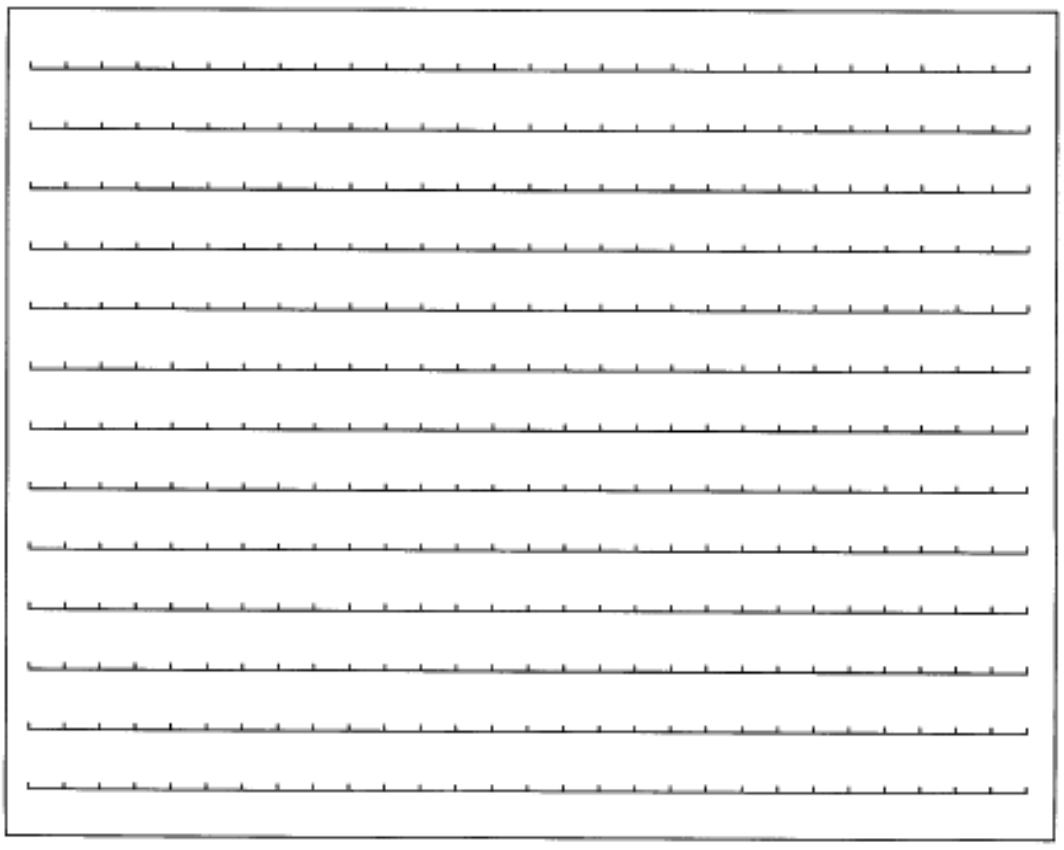
Je suis averti(e) que toute fausse déclaration dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire est punie d'une amende de 251 à 10.000 euros (article 12 de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés).

Le présent formulaire de contestation, avec les pièces justificatives requises à l'appui, doit être retourné par lettre recommandée, avec avis de réception, au Centre à l'adresse suivante :

Police Grand-Ducale
UCPR-CSA-CNT
L-2880 Luxembourg

et ce dans un délai de 45 jours à partir de la date où vous avez accepté l'avis de procès-verbal ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes. Si vous n'avez pas votre résidence normale au Luxembourg, le délai de 45 jours est augmenté d'un mois.

Explications supplémentaires **:**



Date et signature



»

JURISPRUDENCE

1. Avertissement taxé – caractère substantiel de l'information préalable du conducteur - R. g.-d. du 26 août 1993 tel que modifié par le r. g.-d. du 2 août 2002, art. 4 bis

Au vu du caractère substantiel et préalable de tous les éléments relatifs à l'information du conducteur, éléments dont le contrôle de régularité incombe au ministre des Transports chargé de retirer les points perdus afférents et de les comptabiliser, le moyen développé par le délégué du Gouvernement tendant à faire admettre que malgré le non-respect de la seule inscription du nombre de points perdus, toutes les autres conditions ayant été respectées, Monsieur ... aurait néanmoins été suffisamment informé, nul n'étant censé ignorer la loi, ne saurait valoir. De même l'affirmation selon laquelle la décision du ministre des Transports du (…) constituerait le reçu du paiement de l'avertissement taxé et porterait à suffisance mention du nombre de points perdus ne porte pas à conséquence, étant donné que cette décision ne saurait être considérée comme le reçu, celui-ci étant expressément prévu par l'article 4bis du règlement grand-ducal du 2 août 2002 cité ci-avant. A cela s'ajoute que le reçu et la décision du ministre de retirer des points constituent deux actes distincts, dont chacun doit exister à travers sa propre forme, l'un ne pouvant pas se confondre avec l'autre.

TA 30-06-2003 (16018)

2. Permis à points – avertissements taxés – retrait de points – information du titulaire du permis – notification – intéressé non touché – suspension des délais – information lors d'un retrait subséquent – caractère suffisant – r. g.-d. 26 août 1993, art. 15

L'omission de notifier, sinon la notification irrégulière de l'information que le ministre des Transports a procédé à l'imputation des points retirés, conformément à l'article 15 du règlement grand-ducal du 26 août 1993, ne saurait toucher directement en tant que telle la réduction des points d'ores et déjà encourue du fait du paiement de l'avertissement taxé, mais aura tout au plus pour effet de ne pas faire courir les délais de recours normalement ouverts à partir de cette notification comportant l'information sur les voies de recours, de sorte que tout au plus la réduction de points n'aura pas un caractère définitif pour le contrevenant et que les délais de recours restent ouverts. Toutefois, compte tenu de la forme de l'information faite par le ministre, la réponse définitive à la question de l'effet de l'omission ou de l'irrégularité dépend du point de savoir si celle-ci a trait à une réduction de points aboutissant à un solde supérieur à zéro ou à une réduction faisant toucher ledit solde à zéro point. L'information ministérielle est suffisante dans l'hypothèse où toutes les réductions de points antérieures à celle pertinente faisant l'objet de l'information donnée se retrouvent à chaque fois reproduites à nouveau, de sorte que de fois en fois l'intéressé aura été informé, des réductions antérieurement encourues.

CA 11-5-10 (26524C)

3. Permis à points – absence de notification des décisions portant retrait de points – effet sur la décision constatant l'épuisement des points

Les dispositions qui prévoient les conditions de la notification des décisions portant retrait de points du capital dont est affecté un permis de conduire ne conditionnent pas la régularité de la procédure suivie, et partant la légalité des décisions portant retrait de points. En effet, la procédure de notification a pour seul objet de rendre opposables les décisions de retrait de points à l'administré concerné et partant de déclencher le délai dont il dispose pour introduire un recours contentieux à leur encontre. La décision constatant la perte de l'intégralité des points affectés au capital dont est doté le permis de conduire d'un administré ne peut cependant se baser sur les décisions de retrait de points antérieures, que pour autant que ces dernières étaient opposables à l'administré. Si les décisions antérieures consécutives portant retrait de points du capital dont est doté le permis de conduire d'un administré n'ont pas été notifiées à ce dernier, la légalité de la décision constatant l'épuisement de la totalité des points d'un permis de conduire n'en est toutefois pas affectée, lorsque ladite décision comporte elle-même un récapitulatif de l'ensemble des retraits de points effectués antérieurement et rendant ainsi opposables ces différents retraits de points à l'administré concerné, qui demeure, par ailleurs, recevable à exciper de l'illégalité de chacun de ces retraits.

TA 30-6-10 (26091)

4. Permis à points – mention «lu et approuvé» – élément de preuve de la connaissance de l'administré des conséquences qu'entraîne le paiement de l'avertissement taxé

Si l'apposition de la mention «lu et approuvé» est destinée à assurer que le signataire de l'avertissement taxé saisit la portée de son engagement, l'apposition de cette formule n'est cependant pas une fin en soi, mais constitue un élément de preuve de nature à écarter tout doute quant à la prise de connaissance effective par l'intéressé des conséquences du paiement en matière de retrait de points à intervenir.

TA 26-5-04 (17050, c. 26-10-04, 18310C), TA 7-3-05 (18615); TA 8-12-10 (26787)

CIRCULATION ROUTIÈRE

Sommaire

Généralités

Règlement grand-ducal du 28 février 1994 portant exécution et sanction du règlement (CEE) nº 684/92 du Conseil des Communautés Européennes du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports de voyageurs effectués par autocars et par autobus, et du règlement (CEE) nº 1839/92 de la Commission des Communautés Européennes portant modalité d'application du règlement (CEE) nº 684/92 du Conseil 402

Règlement grand-ducal du 31 octobre 2008 concernant la réglementation de la circulation sur la grande voirie et les aires de service (tel qu'il a été modifié) 404

Règlement grand-ducal du 4 décembre 2008 concernant la réglementation de la circulation sur la place de l'Europe à Luxembourg-Kirchberg 420

Règlement grand-ducal du 12 avril 2015

1. portant réglementation de la circulation sur les voies et places publiques situées dans l'enceinte du Port de Mertert et
2. portant modification du règlement grand-ducal modifié du 11 mars 1997 portant règlement de la police du Port de Mertert et de ses dépendances. 421

Règlement grand-ducal du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg (tel qu'il a été modifié). 423

Règlement grand-ducal du 26 février 2016 concernant les voies réservées aux véhicules des services de transports publics sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 28 juillet 2011 concernant les voies réservées aux véhicules des services de transports publics sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations . . . 432

Règlement grand-ducal du 29 mars 2016 concernant les limitations de la vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie normale de l'Etat en dehors des agglomérations et abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2012 concernant les limitations de la vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie normale de l'Etat en dehors des agglomérations 434

Règlement grand-ducal du 3 septembre 2016 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg 443

Règlement grand-ducal du 3 mars 2017 concernant les intersections à sens giratoire sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations 451

Poids lourds

Règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique (tel qu'il a été modifié) 455

Règlement grand-ducal du 13 juillet 1995 déviant certains trafics de poids lourds sur la Collectrice du Sud (A 13) (tel qu'il a été modifié). 459

Règlement grand-ducal du 6 janvier 1997 interdisant la circulation des poids lourds sur certains chemins repris menant vers la N 7 entre Luxembourg et Lorentzweiler 461

Règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés 463

Règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg 465

Règlement grand-ducal du 31 octobre 2007 concernant l'interdiction de dépassement pour les poids lourds sur une partie du réseau autoroutier (tel qu'il a été modifié) 466

Règlement grand-ducal du 2 juillet 2009 concernant la circulation des poids lourds ayant pour destination les zones industrielles de Bettembourg, l'Eurohub ou le Terminal ferroviaire 467

Règlement grand-ducal du 28 juillet 2014

1. concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées et
2. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points. 468

Voies et places non ouvertes au public

Règlement grand-ducal du 25 août 1975 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques aux voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers (tel qu'il a été modifié) 472

Règlement grand-ducal du 29 novembre 1977 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à une place non ouverte au public, mais accessible à un certain nombre d'usagers 473

Règlement grand-ducal du 19 mai 1992 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public mais accessibles à un certain nombre d'usagers 474

Règlement grand-ducal du 28 août 1997 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public mais accessibles à un certain nombre d'usagers 476

Règlement grand-ducal du 6 août 1999 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers (tel qu'il a été modifié) 477

Règlement grand-ducal du 1er décembre 2006 portant application des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers 481

Règlement grand-ducal du 27 mars 2009 portant application des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers 482

Règlement grand-ducal du 27 janvier 2011 concernant la réglementation de la circulation sur des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers 483

Taxis

Loi du 5 juillet 2016 portant
a) organisation des services de taxis et
b) modification du Code de la consommation 485

Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016
1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis;
2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points;
4) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg;
5) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour courses en taxi; et
6) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant règlementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg 499

Règlement ministériel du 22 décembre 1997 concernant les modalités d'application de la législation portant réglementation des services de taxis 516

Règlement ministériel du 28 juillet 2016 concernant les modalités d'application de la réglementation portant organisation des services de taxis 522

Contrôles

Règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres (tel qu'il a été modifié) 533

Règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) no 3820/85 et (CEE) no 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (tel qu'il a été modifié) 537

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011

a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et

b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs 553

Règlement grand-ducal du 18 novembre 2011 concernant les critères techniques et les conditions d'homologation des appareils servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme des usagers de la route ainsi que les modalités d'application des vérifications prévues pour déterminer l'état alcoolique, la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses des usagers de la route et modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques 581

Jurisprudence 590

Généralités

Règlement grand-ducal du 28 février 1994 portant exécution et sanction du règlement (CEE) nº 684/92 du Conseil des Communautés Européennes du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports de voyageurs effectués par autocars et par autobus, et du règlement (CEE) nº 1839/92 de la Commission des Communautés Européennes portant modalité d'application du règlement (CEE) nº 684/92 du Conseil.[1]

(Mém. A - 20 du 15 mars 1994, p. 342; doc. parl. 3817)

Texte coordonné au 18 septembre 2001

Version applicable à partir du 1er janvier 2002

Art. 1er.

L'autorité compétente, visée aux articles 6, par. 1, 7, par. 1 et 2, 11, par. 5, 13, par. 3, et 16, par. 3, du règlement (CEE) nº 684/92 du Conseil des Ministres des Communautés Européennes est, au Grand-Duché de Luxembourg, le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les transports routiers, appelé ci-après le Ministre.

Art. 2.

Les carnets de feuilles de route mentionnés à l'article 11, par. 5, du règlement (CEE) nº 684/92 et aux articles 1er et 3 du règlement (CEE) modifié nº 1839/92 ont une durée de validité indéterminée jusqu'à leur remplacement par un autre modèle fixé par règlement de la Commission des Communautés Européennes.

Art. 3.

Les originaux des feuilles de route ainsi que le carnet avec les doubles de ces feuilles doivent être conservés par le transporteur pendant un an au minimum.

Art. 4.

Lorsque l'entreprise dirigeante d'un service de navette avec hébergement ou d'un service occasionnel visés à l'article 4 du règlement (CEE) nº 1839/92 de la Commission du 1er juillet 1992 est établie au Luxembourg, elle envoie une copie de la feuille de route au Ministre qui en envoie une copie aux autorités compétentes des Etats concernés qui ont demandé la communication desdites copies.

L'entreprise dirigeante envoie de même une copie de la feuille de route aux transporteurs participant à l'exploitation dudit service.

Art. 5.

Le Ministre certifie la conformité des copies des autorisations visées à l'article 8 du règlement (CEE) nº 1839/92 de la Commission du 1er juillet 1992 ainsi que des attestations visées à l'article 8 du même règlement.

Les transporteurs n'utilisent que des copies certifiées conformes par le Ministre.

Art. 6.

Les infractions aux dispositions de l'art. 4, par. 4, de l'art. 5, par. 1, de l'art. 9, par. 5, de l'art. 10, par. 1 et 2, de l'art. 11, par. 1, 3 et 4, de l'art. 12, de l'art. 13, par. 1 et 2, de l'art. 14, par. 1 et 2, et de l'art. 15, par. 1 et 2, du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil des Ministres des Communautés Européennes du 16 mars 1992 établissant des règles communes par les transports de voyageurs effectués par autocars et par autobus, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de «251 euros à 15.000 euros»[2] ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux dispositions des articles 3, 4 et 5 du présent règlement sont punies des peines prévues à l'article 8 de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers.

Des peines plus fortes établies par le code pénal ou par d'autres lois spéciales continuent à être appliquées dans les cas qui y sont prévues.

Les dispositions du livre premier du code pénal, ainsi que celles «des articles 130-1 à 132-1 du code d'instruction criminel»[3], sont applicables.

1 Base légale: articles 5 et 7 de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers.

2 Modifié implicitement par la loi du 13 juin 1994 (Mém. A - 59 du 7 juillet 1994, p. 1096) ainsi que par la loi du 1er août 2001 (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440).

3 Modifié implicitement par la loi du 13 juin 1994 (Mém. A - 59 du 7 juillet 1994, p. 1096).

Art. 7.

Les pouvoirs mentionnés à l'article 15, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 684/92 du Conseil des Ministres des Communautés Européennes appartiennent aux «officiers de la police judiciaire et agents de la Police grand-ducale»[1], ainsi qu'aux agents de l'administration des douanes et accises.

Art. 8.

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

1 Modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 portant création d'un corps de police grand-ducale (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).

Règlement grand-ducal du 31 octobre 2008 concernant la réglementation de la circulation sur la grande voirie et les aires de service,[1]

(Mém. A - 171 du 26 novembre 2008, p. 2374)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 5 février 2010

(Mém. A - 28 du 2 mars 2010, p. 536)

Règlement grand-ducal du 15 septembre 2014.

(Mém. A - 183 du 25 septembre 2014, p. 3692)

Texte coordonné au 25 septembre 2014

Version applicable à partir du 29 septembre 2014

Art. 1er.

Sans préjudice des dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques en ce qui concerne la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs, qui font partie intégrante de la grande voirie en vertu de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les dispositions du présent règlement s'appliquent aux autoroutes, aux routes pour véhicules automoteurs ainsi qu'à la voirie ouverte à la circulation publique sur les aires de service de Wasserbillig (autoroute A1), de Berchem (autoroute A3), de Pontpierre (autoroute A4) et de Capellen (autoroute A6).

Art. 2.

Au sens du présent règlement, les termes ci-après ont les significations suivantes:

conducteur: tout conducteur d'un véhicule admis à circuler sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs conformément aux articles 156 et 156ter de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, à moins qu'il n'en soit spécifié autrement;

aire de service: aire de ravitaillement et de repos ouverte à la circulation publique et aménagée en bordure d'autoroute et comprenant notamment une zone d'approche, des voies de circulation, des parkings et des établissements à caractère commercial;

zone d'approche: voie d'accès à l'aire de service située dans le prolongement de la voie de décélération ou, le cas échéant, dans le prolongement de la bretelle de sortie de l'autoroute;

voie pour voitures: voie de circulation réservée à la circulation des véhicules automoteurs autres que les autocars et les camions; toutefois, les véhicules des fournisseurs des établissements à caractère commercial sont autorisés à y circuler;

voie pour autocars: voie de circulation réservée à la circulation des autocars; toutefois, les véhicules des fournisseurs des établissements à caractère commercial sont autorisés à y circuler;

voie pour camions: voie de circulation réservée à la circulation des camions; toutefois, les véhicules des fournisseurs des établissements à caractère commercial sont autorisés à y circuler;

voie mixte: voie de circulation ouverte à la circulation des véhicules automoteurs;

parking pour voitures: parking réservé aux véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes;

parking pour caravanes: parking réservé aux caravanes et aux motor-homes;

parking pour autocars: parking réservé aux autocars;

parking pour camions: parking réservé aux camions;

zone d'approvisionnement pour voitures: zone réservée à la circulation et à l'arrêt des véhicules automoteurs autres que les camions et les autocars, en vue de leur approvisionnement en carburant;

zone d'approvisionnement pour autocars: zone réservée à la circulation et à l'arrêt des autocars, en vue de leur approvisionnement en carburant;

zone d'approvisionnement pour camions: zone réservée à la circulation et à l'arrêt des camions, en vue de leur approvisionnement en carburant.

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 3.

Les dispositions suivantes sont applicables sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs:

1. A la hauteur des bretelles d'accès et à la hauteur des aires de service, les conducteurs qui circulent sur la chaussée de l'autoroute et les conducteurs qui circulent sur la voie d'accélération doivent suivre la direction indiquée par le signal en place.

   Cette disposition est indiquée par le signal D,1a adapté.

2. Aux points-frontière, les conducteurs de camions doivent, le cas échéant, suivre la direction indiquée par le signal en place.

   Cette disposition est indiquée par le signal D,1a adapté, complété par un panneau additionnel portant le symbole du véhicule automoteur destiné au transport de choses et l'inscription «3,5t».

3. Sur les bretelles d'accès et les aires de service, les conducteurs qui circulent sur la voie d'accélération doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent sur les voies de circulation de l'autoroute, conformément à l'article 156 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955.

   Cette disposition est indiquée par le signal B,1.

4. Sur les bretelles d'accès, les dispositions suivantes sont applicables, conformément au plan de signalisation qui est annexé au présent règlement comme annexe 1. et qui en fait partie intégrante:
   - en présence d'un îlot médian séparant la bretelle d'accès de la bretelle de sortie, les conducteurs doivent, le cas échéant, contourner celui-ci conformément au signal en place;
   - un passage pour piétons est aménagé, le cas échéant, à l'intersection avec la voirie normale;
   - lorsque l'accès à la bretelle se fait par deux branches de voies distinctes, les conducteurs qui accèdent par la branche de droite, dans le sens de la circulation, doivent céder le passage aux conducteurs qui accèdent par la branche de gauche;
   - lorsque deux bretelles d'accès se rejoignent en amont de la chaussée de l'autoroute, les conducteurs qui circulent sur la bretelle qui débouche dans l'autre bretelle doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent sur celle-ci;
   - lorsque deux bretelles d'accès se rejoignent en amont de la chaussée de l'autoroute, les conducteurs qui circulent sur ces bretelles doivent suivre les directions indiquées par les signaux en place.

   Ces dispositions sont indiquées respectivement par les signaux D,2, E,11a, B,1 et D,1a.

5. Sur les bretelles de sortie, les dispositions suivantes sont applicables, conformément au plan de signalisation de l'annexe 1.:
   - à l'intersection avec la voirie normale, les conducteurs qui circulent sur la bretelle doivent céder le passage aux conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent dans les deux sens sur la voie de la voirie normale et, le cas échéant, lorsque les conditions de visibilité sont réduites, marquer l'arrêt et céder le passage aux conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent dans les deux sens sur la voie de la voirie normale;
   - un passage pour piétons est aménagé, le cas échéant, à l'intersection avec la voirie normale;
   - l'accès à la bretelle est interdit aux conducteurs à partir de la voirie normale ou, le cas échéant, à partir de la zone d'approche d'une aire de service en direction de la chaussée de l'autoroute.

   Ces dispositions sont indiquées respectivement par les signaux B,1, B,2a, E,11a et C,1a.

6. La vitesse maximale autorisée est limitée
   - à 70 km/h sur les voies de décélération menant vers les aires de service et, le cas échéant, sur les bretelles de sortie menant vers les aires de service;
   - aux vitesses telles que reprises à l'annexe 3., qui fait partie intégrante du présent règlement, aux endroits y indiqués.

   Ces dispositions sont indiquées par le signal C,14 adapté.

(Règl. g.-d. du 15 septembre 2014)

«7. Aux endroits repris à l'annexe 4, qui fait partie intégrante du présent règlement, il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

   Cette disposition est indiquée par le signal C,13aa.»

Art. 4.

Les dispositions suivantes sont applicables sur les aires de service:

1. La vitesse maximale autorisée est limitée:
   - à 50 km/h dans la zone d'approche;
   - à 30 km/h sur les voies autres que la zone d'approche.

   Ces dispositions sont indiquées par le signal C,14 adapté.

2. L'accès à la zone d'approche en provenance des zones d'approvisionnement ou des voies de circulation des aires de service est interdit.

   Cette disposition est indiquée par le signal C,1a «accès interdit».

3. Aux sorties des parkings, les conducteurs doivent, le cas échéant, suivre la ou les directions indiquées par le signal en place.

   Cette disposition est indiquée par le signal D,1a adapté.

4. L'accès aux voies pour voitures et aux zones d'approvisionnement pour voitures est interdit aux conducteurs de camions et aux conducteurs d'autocars. Toutefois, les véhicules des fournisseurs des établissements à caractère commercial sont autorisés à y circuler.

   Cette disposition est indiquée par le signal C,4a adapté, complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté fournisseurs».

5. L'accès aux voies pour autocars et aux voies pour camions ainsi qu'aux zones d'approvisionnement pour autocars et pour camions est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3,5 tonnes. Toutefois, les véhicules des fournisseurs des établissements à caractère commercial sont autorisés à y circuler.

   Cette disposition est indiquée par le signal C,3a, complété par un panneau additionnel portant le symbole du véhicule automoteur suivi de l'inscription «≤ 3,5t» et par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté fournisseurs».

6. Aux endroits ci-après, les conducteurs qui circulent sur les voies citées en premier lieu doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent sur les voies citées en second lieu:
   – les sorties des parkings: aux voies pour autocars et camions, aux voies mixtes et aux voies pour voitures;
   – les voies voitures: aux voies pour autocars et camions et aux voies mixtes;
   – les voies mixtes: aux voies pour autocars et camions.

   Cette disposition est indiquée sur les voies non prioritaires par le signal B,1.

7. Aux endroits ci-après, les conducteurs qui circulent sur les voies citées en premier lieu doivent marquer l'arrêt avant de s'engager sur les voies citées en second lieu et céder le passage aux conducteurs qui circulent sur celles-ci:
   – les voies pour voitures: aux zones d'approvisionnement voitures;
   – les voies pour autocars et camions: aux zones d'approvisionnement pour autocars et pour camions.

   Cette disposition est indiquée sur les voies non prioritaires par le signal B,2a.

8. Aux endroits indiqués par le signal E,11a et par un marquage au sol conforme à l'article 110 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, un passage pour piétons est aménagé.

9. Les endroits indiqués sur les plans annexés au présent règlement comme annexe 2. sont considérés comme parkings réservés, le cas échéant, à une ou plusieurs catégories de véhicules. La durée maximale de parcage est limitée à 12 heures.

   Cette disposition est indiquée par le signal E,23 complété par un panneau additionnel adapté.

10. Le stationnement est interdit dans la zone d'approche, dans les zones d'approvisionnement ainsi que sur les voies pour voitures, les voies pour autocars, les voies pour camions et les voies mixtes.

    Cette disposition est indiquée par le signal C,18.

11. Aux endroits indiqués par le signal C,18 complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté» suivie du symbole du fauteuil roulant, le stationnement est interdit, à l'exception du stationnement des véhicules servant au transport de personnes handicapées et faisant usage d'une carte valide de stationnement pour personnes handicapées. La durée maximale de stationnement est limitée à 12 heures.

    Cette disposition est indiquée par le signal C,18 complété par un panneau additionnel portant le symbole du fauteuil roulant et l'inscription «excepté handicapés max. 12 h».

Art. 5.

La pose, l'entretien et la conservation des signaux routiers incombe à l'Administration des Ponts et Chaussées.

Art. 6.

Les infractions aux dispositions des articles 3 et 4 sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 7.

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

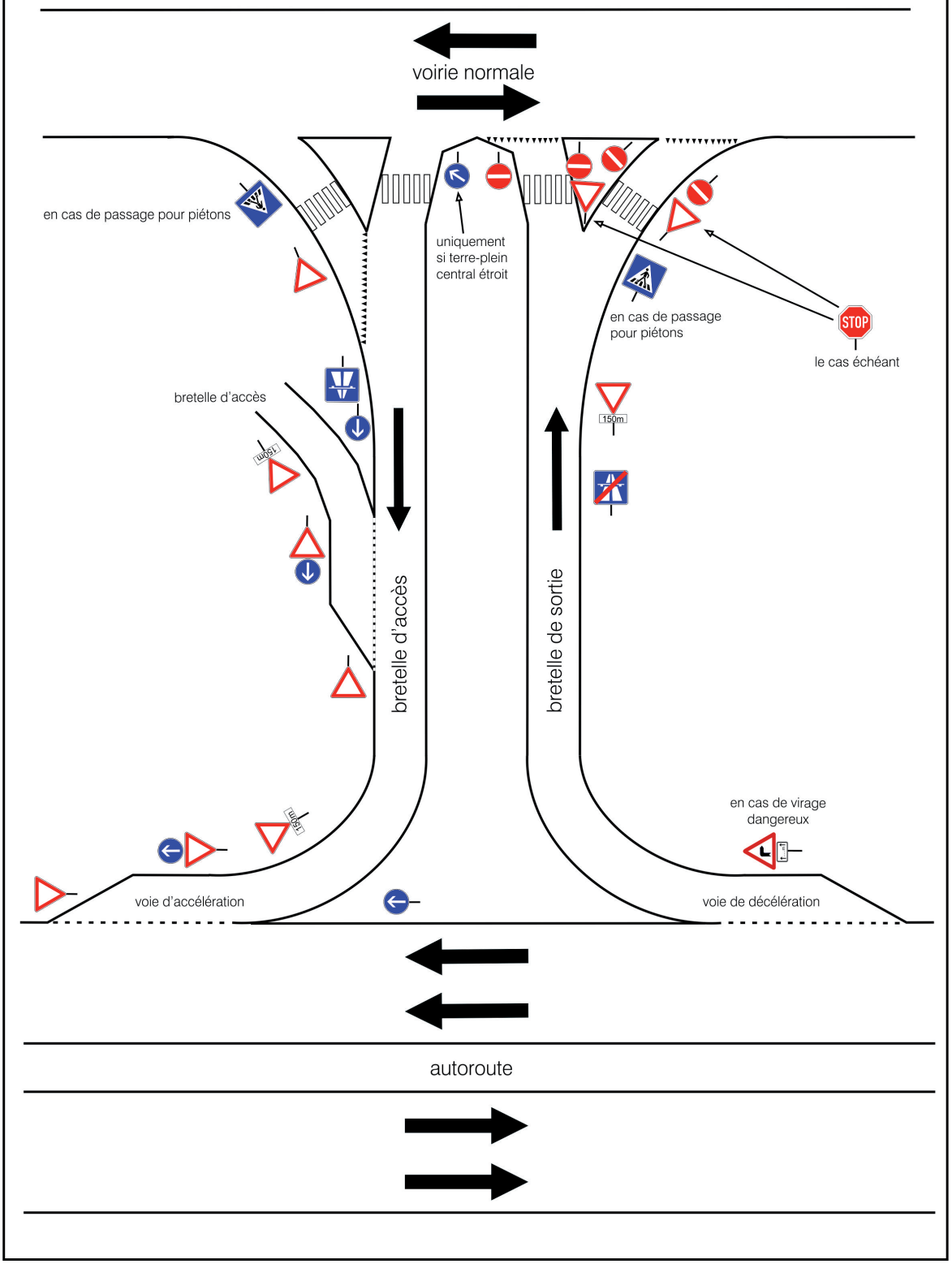
(Règl. g.-d. du 15 septembre 2014)

«ANNEXE 1

Plans de signalisation des bretelles d'accès et de sortie

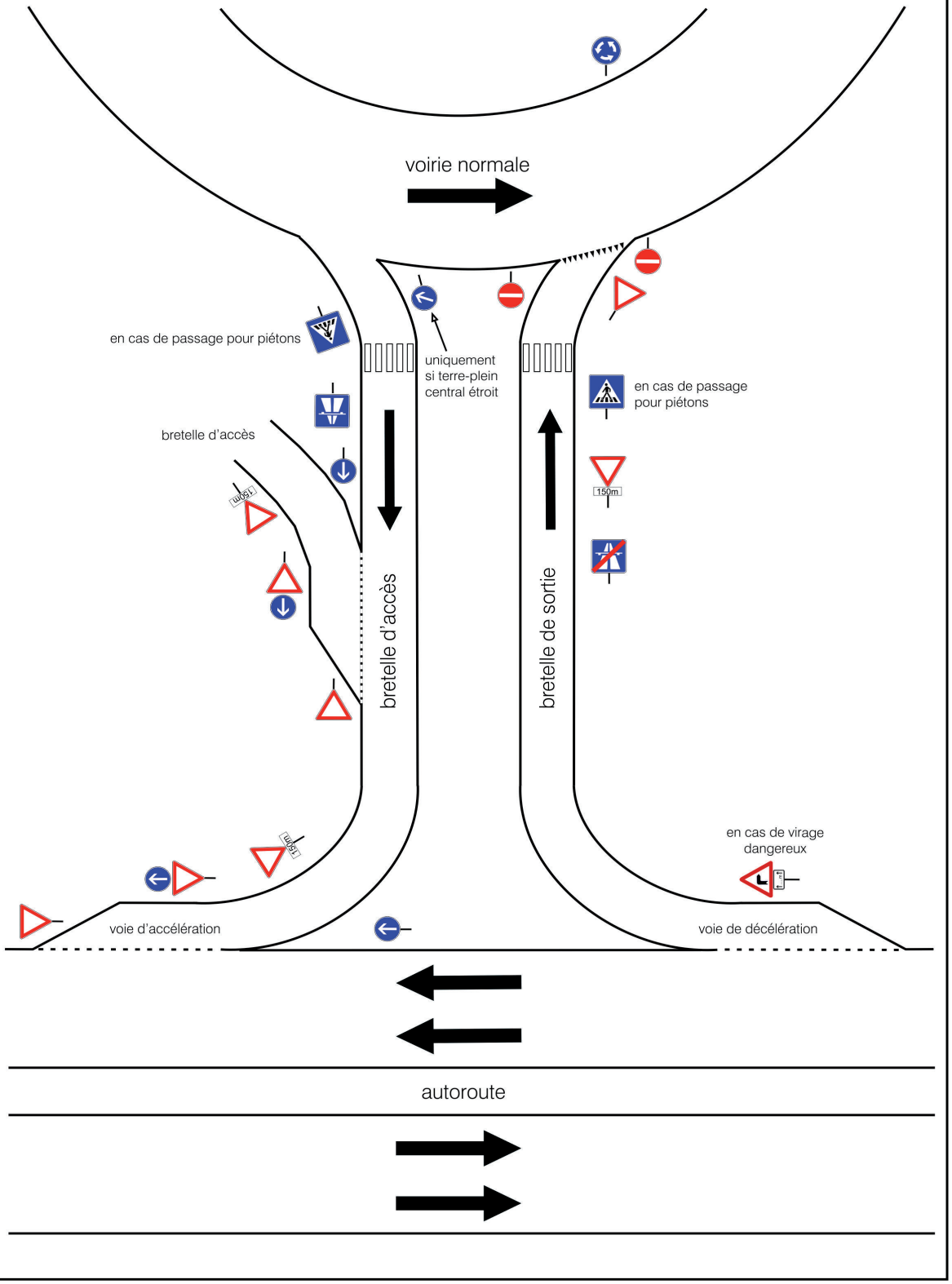
Règlement grand-ducal concernant la réglementation de la circulation sur la grande voirie et les aires de service

Schéma de signalisation - bretelles d'accès et de sortie



Règlement grand-ducal concernant la réglementation de la circulation sur la grande voirie et les aires de service

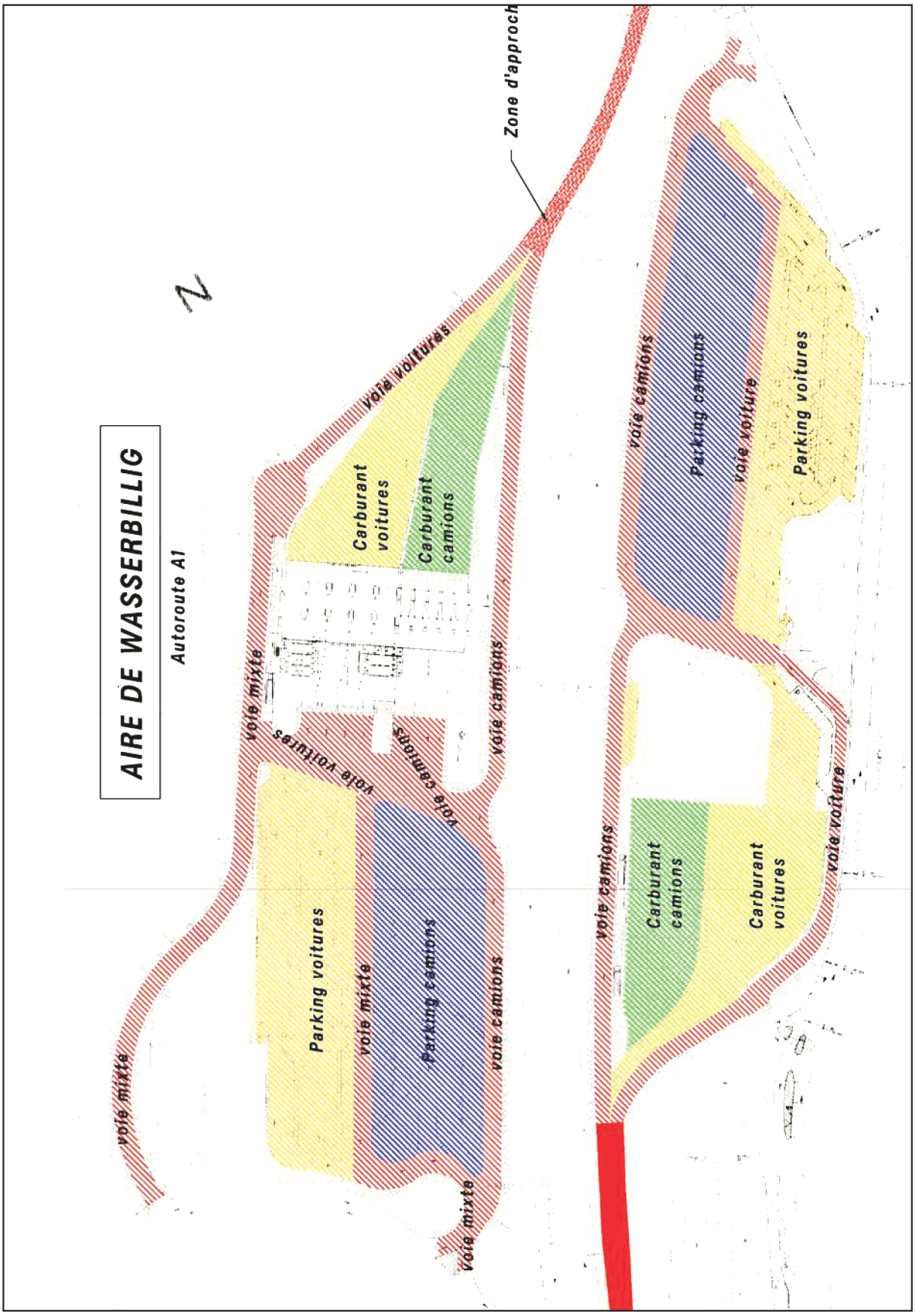
Schéma de signalisation - bretelles d'accès et de sortie - giratoire

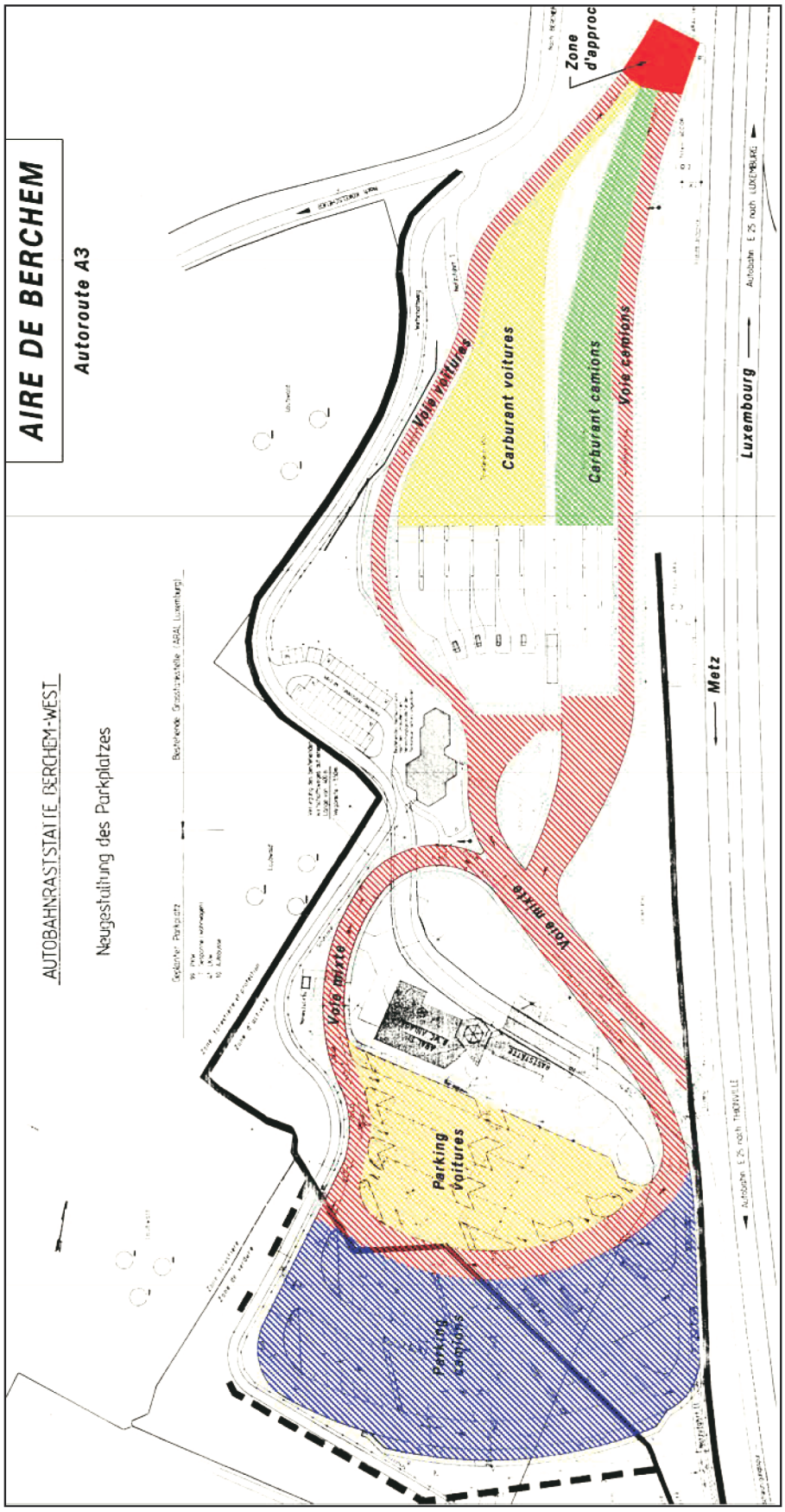


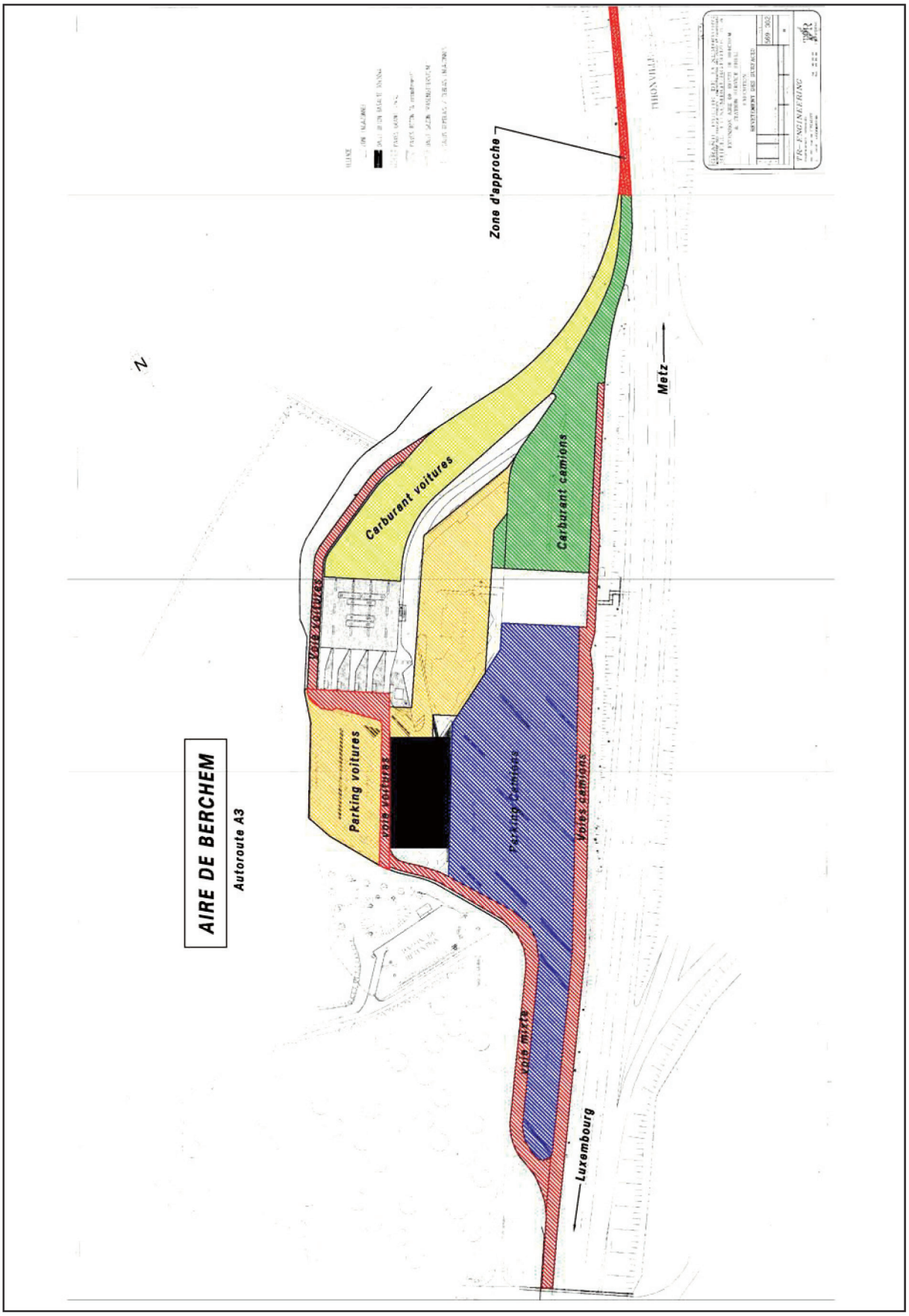
»

ANNEXE 2

Plans de situation des aires de service



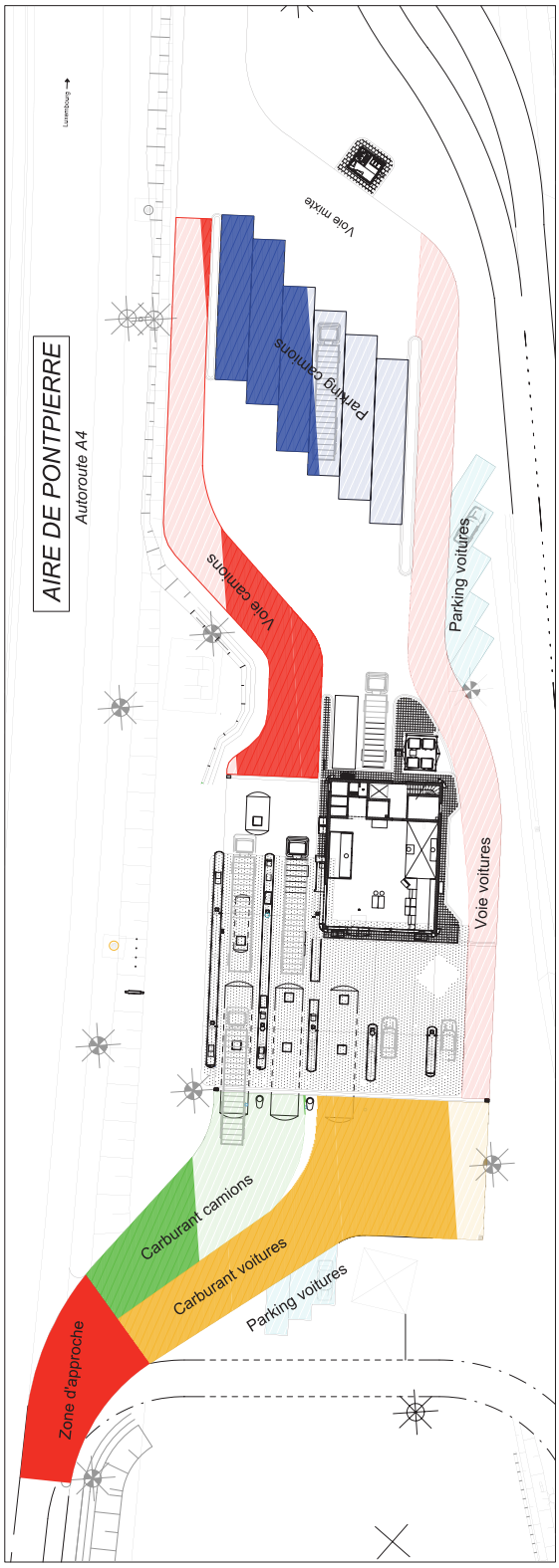

AIRE DE BERCHEM
Autoroute A3
AUTOBAHNRASTSTATTE BERCHEM-WEST
Neugestaltung des Parkplatzes
Zone d'approc
Voie voitures
Carburant voitures
Carburant camions
Voie camions
Metz
Luxembourg
Voie mixte
Voie mixte
Parking voitures
Parking camions


AIRE DE BERCHEM
Autoroute A3
N
Zone d'approche
Metz
Luxembourg
Carburant voitures
Carburant camions
Parking voitures
Parking Camions
voie voitures
voie voitures
voies camions
voie mixte

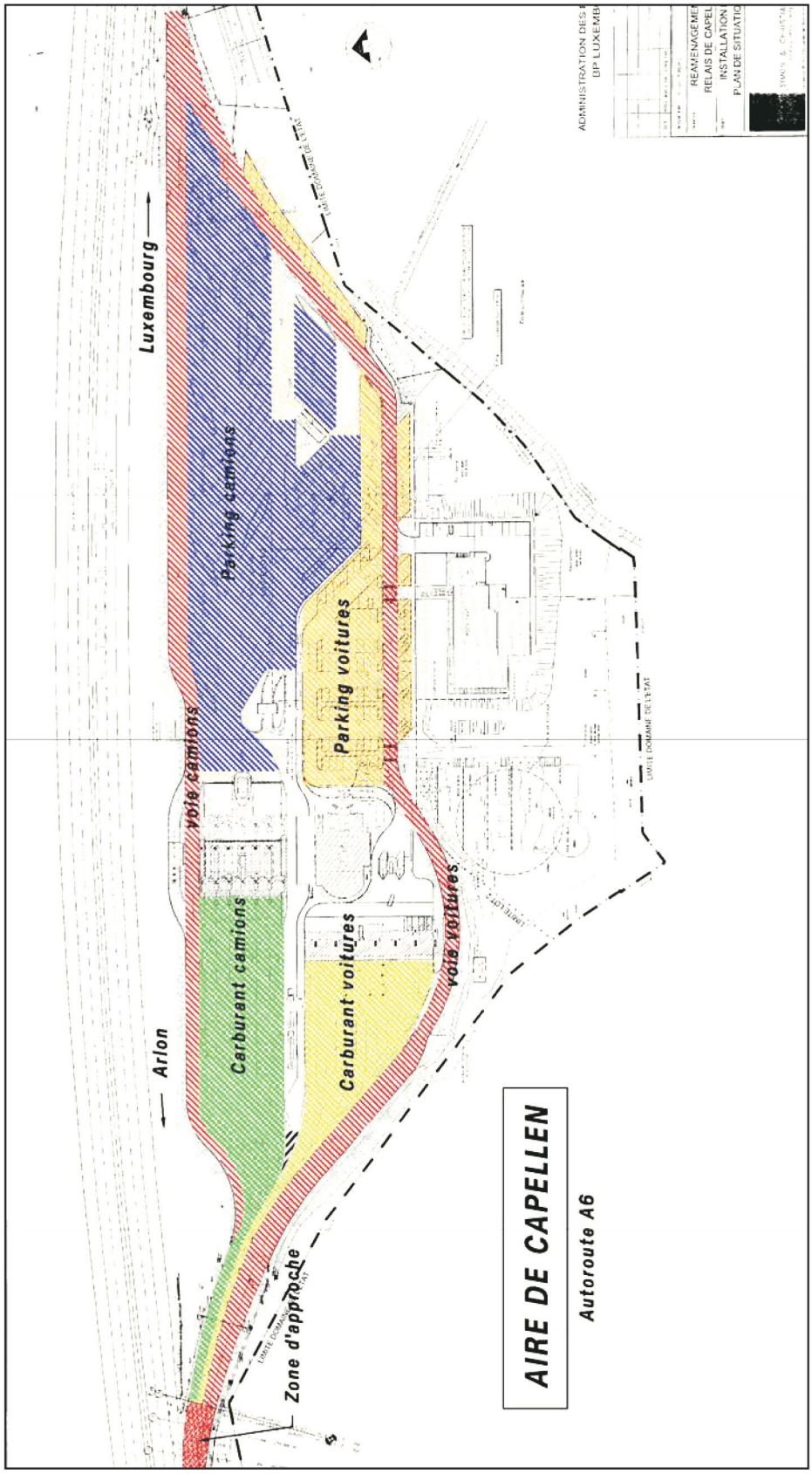

AIRE DE PONTPIERRE
Autoroute A4
Zone d'approche
Esch/Alzette
Luxembourg
Carburant voitures
Carburant camions
Parking voitures

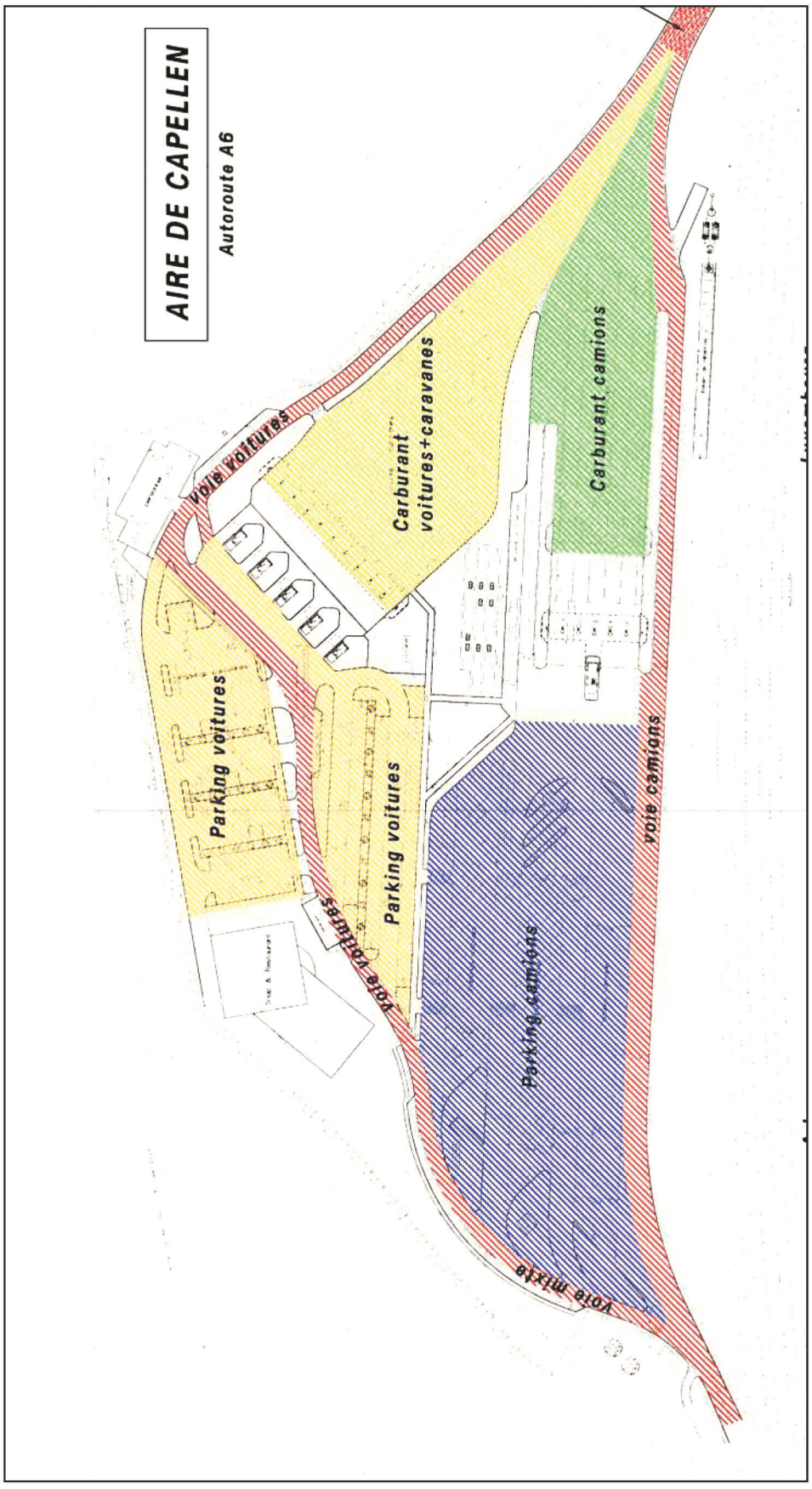
(Règl. g.-d. du 5 février 2010)

«



»


Luxembourg
Arlon
Parking camions
Parking voitures
voie camions
voie voitures
Carburant camions
Carburant voitures
Zone d'approche
AIRE DE CAPELLEN
Autoroute A6


AIRE DE CAPELLEN
Autoroute A6
Voie voitures
Carburant voitures+caravanes
Carburant camions
Parking voitures
Parking voitures
Voie voitures
Parking camions
Voie camions
Voie mixte

ANNEXE 3

Vitesses maximales dérogatoires

3.1. La vitesse maximale autorisée est limitée à:

– 50 km/h aux endroits suivants:

(Règl. g.-d. du 15 septembre 2014)

«autoroute/route pour véhicules automoteurs»	localisation
A3	– giratoire Gluck: du PR 100 au PR 0
A7	– échangeur Schoenfels – échangeur Lorentzweiler: du PR 10200 au PR 9700
	– jonction Grunewald – échangeur Waldhaff: du PR 950 au PR 1370

– 70 km/h aux endroits suivants:

(Règl. g.-d. du 15 septembre 2014)

«autoroute/route pour véhicules automoteurs»	localisation
A1	– Wasserbillig (frontière): du PR 35019 au PR 36620
	– Wasserbillig (frontière): du PR 35690 au PR 35073
A3	– Zoufftgen (frontière): du PR 12430 au PR 12530
	– Zoufftgen (frontière): du PR 13370 au PR 13270
	– Howald (approche giratoire Gluck): du PR 650 au PR 100
A4	– giratoire Merl: du PR 513 au PR 0
A6	– Weyler: du PR 20600 au PR 20850, dans les deux sens
A7	– échangeur d'Ettelbruck: du PR 26070 au PR 26593
	– échangeur Schoenfels – échangeur Lorentzweiler: du PR 10600 au PR 10200
	– jonction Grunewald – échangeur Waldhaff: du PR 700 au PR 950
A13	– jonction Lankelz: du PR 8500 au PR 8650
	– jonction Lankelz: du PR 8670 au PR 8590
	– croix de Bettembourg - giratoire provisoire Hellange: du PR 20770 au PR 21800
	– contournement provisoire de Hellange: du PR 23000 au PR 21800

(Règl. g.-d. du 15 septembre 2014)

«B7	– direction giratoire Friedhaff: du PR 25665 au PR 26720
	– direction giratoire Friedhaff: du PR 28580 au PR 29500
	– direction giratoire Grunewald: du PR 29370 au PR 28620
	– direction giratoire Grunewald: du PR 26700 au PR 25620»

– 90 km/h aux endroits suivants:

(Règl. g.-d. du 15 septembre 2014)

«autoroute/route pour véhicules automoteurs»	localisation
A1	– Wasserbillig (frontière) - échangeur Mertert: du PR 34735 au PR 35019
	– Wasserbillig (frontière): du PR 35788 au PR 35690
A3	– croix de Gasperich - échangeur Hesperange: du PR 1470 au PR 650
	– Zoufftgen (frontière): du PR 12090 au PR 12430
	– Zoufftgen (frontière): du PR 13710 au PR 13370
A4	– jonction de Lankelz - giratoire de Raemerich: du PR 14735 au PR 16200
	– giratoire de Raemerich – jonction de Lankelz: du PR 16200 au PR 14800
A6	– Weyler (frontière): du PR 20310 au PR 20600
A7	– jonction Grunewald – échangeur Waldhaff: du PR 200 au PR 700
	– échangeur Lorentzweiler – échangeur Schoenfels: du PR 9950 au PR 11000
	– échangeur Schieren – échangeur Ettelbruck: du PR 24758 au PR 26070

(Règl. g.-d. du 15 septembre 2014)

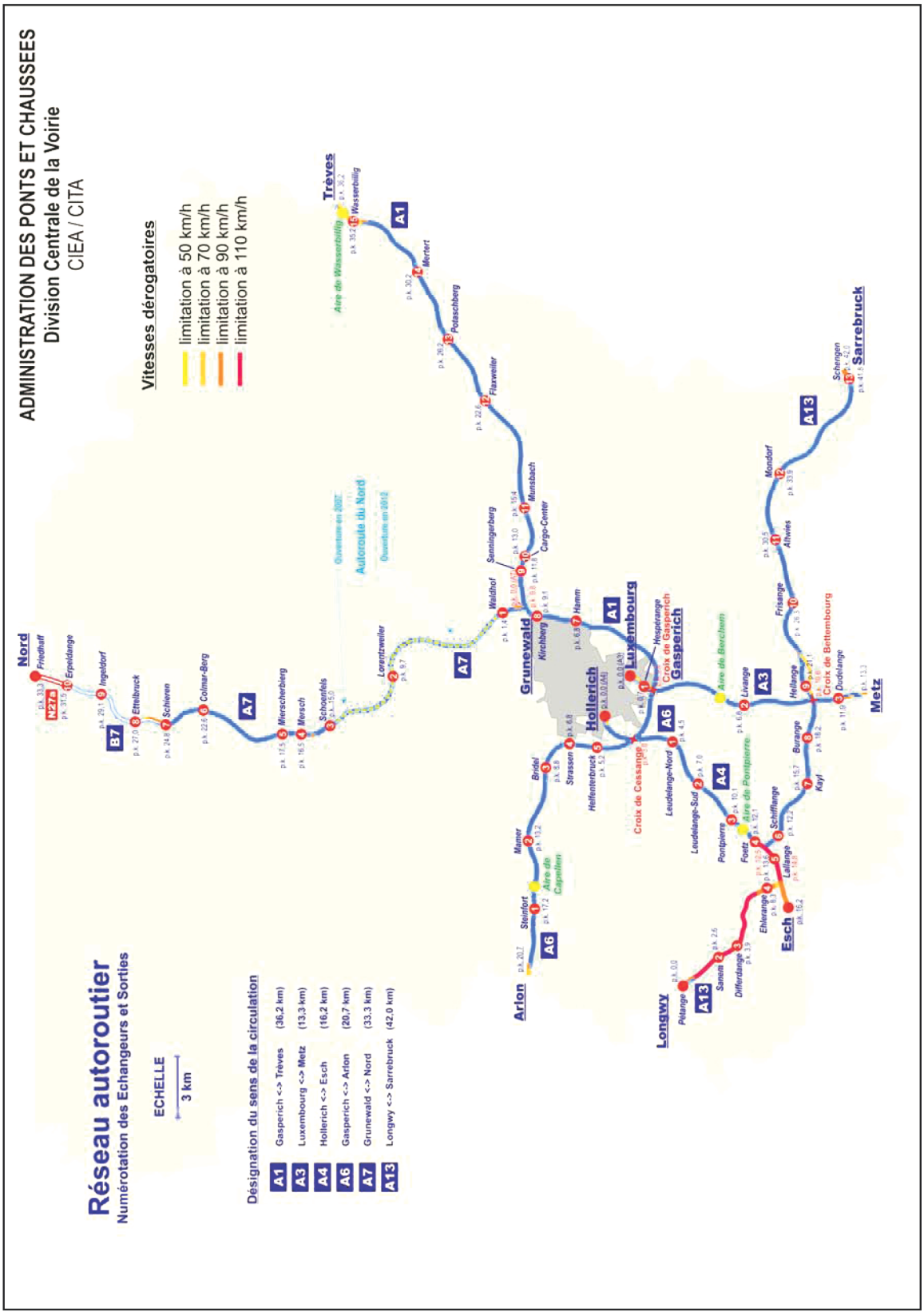
	«– direction Friedhaff: du PR 24740 au PR 24810»
A13	– échangeur Pétange: du PR 425 au PR 0
	– jonction de Lankelz: du PR 8590 au PR 7880
	– croix de Bettembourg – giratoire provisoire Hellange: du PR 20220 au PR 20770
	– tunnel Frisange – by-pass provisoire Hellange: du PR 23500 au PR 23000
	– Markusberg (frontière): du PR 40560 au PR 41155, dans les deux sens

– 110 km/h aux endroits suivants:

(Règl. g.-d. du 15 septembre 2014)

«autoroute/route pour véhicules automoteurs»	localisation
A4	– jonction Esch – jonction Lankelz: du PR 12310 au PR 14735
	– jonction Lankelz – jonction Esch: du PR 14800 au PR 12020
A13	– giratoire Biff – jonction Lankelz: du PR 425 au PR 7880
	– jonction Lankelz – giratoire Biff: du PR 7880 au PR 425

3.2. Carte de localisation des vitesses maximales dérogatoires



(Règl. g.-d. du 15 septembre 2014)

«ANNEXE 4

Interdictions de dépassement

Le dépassement est interdit aux endroits suivants:

«autoroute/route pour véhicules automoteurs	localisation
A7	– direction Friedhaff: du PR 24740 au PR 24810
B7	– direction giratoire Friedhaff: du PR 25525 au PR 29830
	– direction giratoire Friedhaff: du PR 30930 au PR 31450
B7	– direction giratoire Grunewald: du PR 31130 au PR 28625
	– direction giratoire Grunewald: du PR 27700 au PR 26410»

Règlement grand-ducal du 4 décembre 2008 concernant la réglementation de la circulation sur la place de l'Europe à Luxembourg-Kirchberg.[1]

(Mém. A - 188 du 18 décembre 2008, p. 2555)

Art. 1er.

Les dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que de ses mesures d'exécution sont applicables à la place de l'Europe à Luxembourg-Kirchberg, non ouverte au public, mais accessible à un certain nombre d'usagers.

Art. 2.

La circulation des véhicules automoteurs est interdite sur la place de l'Europe. Le stationnement y est interdit.

Par dérogation à l'interdiction de circuler, les conducteurs de véhicules automoteurs suivants sont autorisés à accéder à la place de l'Europe:

1) les fournisseurs des institutions riveraines de la place de l'Europe;
2) les conducteurs de véhicules en service urgent conformément à l'article 105 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955;
3) les conducteurs de véhicules affectés aux services d'entretien et aux services de la voirie et de l'hygiène conformément à l'article 104 2. b) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955;
4) les conducteurs de véhicules des représentations étrangères officielles;
5) les usagers du parking souterrain situé sur la place de l'Europe.

Art. 3.

Les prescriptions de l'article 2. sont indiquées par un signal à validité zonale portant le signal C,4b portant les symboles du véhicule automoteur, du motocycle et du cyclomoteur et complété par l'inscription additionnelle «accès limité en vertu du règlement grand-ducal du 4 décembre 2008» ainsi que le signal C,18.

Art. 4.

(1) L'accès à l'avenue John F. Kennedy (N51) et aux voies de desserte de ladite avenue à partir de la place de l'Europe est réglée par des signaux colorés lumineux.

(2) Les conducteurs de véhicules et d'animaux en provenance de la place de l'Europe doivent céder le passage aux conducteurs circulant dans les deux sens sur l'avenue John F. Kennedy et sur les voies de desserte de ladite avenue.

Art. 5.

Les prescriptions de l'article 4. sont indiquées par le signal B,1.

Art. 6.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 7.

Notre Ministre des Travaux Publics et Notre Ministre des Transports sont chargés de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

---

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Règlement grand-ducal du 12 avril 2015

1. **portant réglementation de la circulation sur les voies et places publiques situées dans l'enceinte du Port de Mertert et**
2. **portant modification du règlement grand-ducal modifié du 11 mars 1997 portant règlement de la police du Port de Mertert et de ses dépendances.**

(Mém. A - 76 du 20 avril 2015, p. 1462)

Chapitre 1er: réglementation de la circulation sur les voies et places publiques situées dans l'enceinte du Port de Mertert

Art. 1er.

Le présent règlement grand-ducal s'applique sur les voies et places publiques situées dans l'enceinte du Port de Mertert.

Art. 2.

Aux endroits ci-après les conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur les voies citées en premier lieu doivent marquer l'arrêt avant de s'engager sur les voies citées en second lieu et céder le passage aux conducteurs de véhicules et d'animaux qui y circulent dans les deux sens:

– la route «zoning Nord» à la route principale;
– la sortie du parking «poids lourds» à la route principale;
– la route «zoning Sud» à la route principale;
– la route «quai Nord» à la route principale;
– la route «quai Sud» à la route principale.

Ces dispositions sont indiquées sur les voies non prioritaires par le signal B,2a.

Art. 3.

Pour les voies ci-après l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens indiqué:

– la voie de circulation contournant le bâtiment de la Société du Port de Mertert S.A., à partir de la route principale, dans le sens contraire des aiguilles d'une montre;
– la voie de contournement du parking «poids lourds», à partir de la voie de circulation contournant le bâtiment de la Société du Port de Mertert S.A. dans le sens contraire des aiguilles d'une montre;
– la voie d'accès à la bascule dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Ces voies sont seulement accessibles dans le sens opposé.

Ces dispositions sont indiquées dans le sens interdit par le signal C,1a et, dans le sens opposé, par les signaux E,13a ou E,13b.

Art. 4.

Pour la voie ci-après l'accès est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs:

– route «dépôt pétrolier», sur toute la longueur.

Cette disposition est indiquée par le signal C,2.

Art. 5.

Sur l'ensemble des voies et places de l'enceinte du Port de Mertert, la vitesse maximale autorisée est limitée à 30km/h.

Cette disposition est indiquée par le signal C,14 adapté.

Art. 6.

Aux endroits ci-après, le stationnement est interdit des côtés désignés de la chaussée:

– la route principale, des deux côtés, sur toute la longueur, à l'exception d'une section en aval de l'intersection avec la route «zoning Nord» sur le côté droit en direction de la N1;
– la route «zoning Nord», des deux côtés, sur toute la longueur;
– la route «dépôt pétrolier», des deux côtés, sur toute la longueur.

Cette disposition est indiquée par le signal C,18.

Art. 7.

A l'endroit ci-après, les conducteurs de véhicules doivent passer du côté du refuge ou de l'obstacle suivant la direction indiquée par la flèche du signal:

– îlot médian, à la hauteur de l'intersection de la route principale avec la route «zoning Nord», à droite.

Cette disposition est indiquée par le signal D,2 adapté.

Art. 8.

Aux endroits ci-après, un passage pour piétons est mis en place:

– sur la route principale à la hauteur de la bascule.

Cette disposition est indiquée par le signal E,11a et par un marquage au sol conforme à l'article 110 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 9.

L'endroit ci-après est considéré comme place de parcage réservée aux véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes:

– le parking «poids lourds».

Cette disposition est indiquée par le signal E,23 complété par un panneau additionnel portant le symbole du véhicule automoteur et l'inscription «> 3,5t».

Art. 10.

Les endroits ci-après sont considérés comme place de parcage réservée aux véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes:

– parking «bâtiment de la Société du Port de Mertert S.A.»;

– le parking «Pointe Sud».

Cette disposition est indiquée par le signal E,23 complété par un panneau additionnel portant le symbole du véhicule automoteur et l'inscription «≤ 3,5t».

Art. 11.

A l'endroit ci-après, le stationnement est interdit aux véhicules automoteurs, à l'exception des véhicules servant au transport de personnes handicapées:

– un emplacement sur le parking «bâtiment de la Société du Port de Mertert S.A.».

Cette disposition est indiquée par le signal C,18 complété par un panneau additionnel du modèle 5b.

Art. 12.

Un plan de situation indiquant les voies et places publiques situées dans l'enceinte du Port de Mertert telles que mentionnées aux articles 2 à 11 ci-avant est annexé au présent règlement, dont il fait partie intégrante.

La pose, l'entretien et la conservation des signaux routiers incombent à l'Administration des Ponts et Chaussées.

Art. 13.

Les infractions aux dispositions des articles 2 à 11 sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Chapitre 2: modification du règlement grand-ducal modifié du 11 mars 1997 portant règlement de la police du Port de Mertert

Art. 14.

L'article 22 et les lettres a) à c) de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 11 mars 1997 portant règlement de la police du Port de Mertert sont supprimés.

Les anciens articles 23 à 36 sont renumérotés 22 à 35.

Chapitre 3: dispositions finales

Art. 15.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre de la Sécurité intérieure sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Règlement grand-ducal du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg,

(Mém. A - 216 du 16 novembre 2015, p. 4720)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016.

(Mém. A - 163 du 11 août 2016, p. 2708)

Texte coordonné au 11 août 2016

Version applicable à partir du 1er septembre 2016

Art. 1er.

Le présent règlement s'applique aux voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg à l'exception du terrain formant l'assiette de la gare routière AVL.

Art. 2.

Aux endroits ci-après, les conducteurs de véhicules qui circulent sur les voies citées en premier lieu doivent céder le passage aux conducteurs de véhicules qui circulent dans les deux sens sur les voies citées en second lieu:

– la voie de sortie «sud» de la gare routière RGTR, à la N3;
– la voie de sortie «nord» de la gare routière RGTR, à la N3;
– la voie de sortie de la zone taxis près du parvis de la Gare longeant la N3, à la N3.

Ces dispositions sont indiquées sur les voies non prioritaires par le signal B,1.

Art. 3.

Pour les voies ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules dans le sens indiqué:

– la voie d'accès à la gare routière RGTR de la sortie «nord» jusqu'à l'entrée principale.

Cette disposition est indiquée dans le sens interdit par le signal C,1a.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

«**Art. 4.**

Pour les voies ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des taxis qui disposent d'une licence d'exploitation de taxi pour la zone de validité géographique 1:

– la zone taxis près du parvis de la Gare longeant la N3 de la sortie «nord» jusqu'à l'entrée «sud».

Cette disposition est indiquée par le signal C,3a complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté taxis de la zone de validité géographique 1».»

Art. 5.

A l'endroit ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs attelés d'une remorque ou d'une semi-remorque:

– la voie d'accès au nouveau parking CFL.

Cette disposition est indiquée par le signal C,3fbis.

Art. 6.

A l'endroit ci-après, l'accès est interdit aux piétons:

– la voie d'accès au nouveau parking CFL.

Cette disposition est indiquée par le signal C,3g.

Art. 7.

A l'endroit ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de cycles, cyclomoteurs et motocycles:

– la voie d'accès au nouveau parking CFL.

Cette disposition est indiquée par le signal C,4b adapté.

Art. 8.

A l'endroit ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules ayant une hauteur totale supérieure à 2,1m:

– la voie d'accès au nouveau parking CFL.

Cette disposition est indiquée par le signal C,6 adapté.

Art. 9.

A l'endroit ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules ayant une hauteur totale supérieure à 4m:

– la voie de contournement de la gare routière RGTR.

Cette disposition est indiquée par le signal C,6 adapté.

Art. 10.

A l'endroit ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules ayant un poids en charge supérieur à 3,5t:

– la voie d'accès au nouveau parking CFL.

Cette disposition est indiquée par le signal C,7 adapté.

Art. 11.

A l'endroit ci-après, il est interdit aux conducteurs de véhicules de tourner à gauche à l'exception des conducteurs d'autobus:

– la voie de contournement de la gare routière RGTR à la hauteur de la sortie «sud».

Cette disposition est indiquée par le signal C,11a complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté autobus».

Art. 12.

Aux endroits ci-après, il est interdit aux conducteurs de véhicules de tourner à droite:

– la N3, à la hauteur de l'entrée secondaire de la gare routière RGTR;
– la N3, à la hauteur de la sortie «nord» de la gare routière RGTR;
– la N3, à la hauteur de la sortie de la zone taxis près du parvis de la Gare longeant la N3.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,11b.

Art. 13.

Sur la voie ci-après, la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h:

– la voie de contournement de la gare routière RGTR, sur toute la longueur.

Cette disposition est indiquée par le signal C,14 adapté.

Art. 14.

A l'endroit ci-après, le stationnement est interdit tous les jours entre 06:00h et 22:00h; pendant cette période ledit endroit est réservé aux véhicules à l'arrêt, notamment en vue d'approvisionner les commerces et le bâtiment «Grande-Vitesse»:

– un emplacement le long du bâtiment «Grande-Vitesse», en amont des emplacements réservés aux véhicules des représentations étrangères officielles.

Cette disposition est indiquée par le signal C,18 complété par un panneau additionnel du modèle 2 adapté ainsi que par des marques au sol conformes à l'article 110 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 15.

A l'endroit ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des véhicules de la Police grand-ducale:

– les 6 emplacements marqués le long du bâtiment «Grande Vitesse».

Cette disposition est indiquée par le signal C,19 complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté Police grand-ducale».

Art. 16.

A l'endroit ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des véhicules de la Police grand-ducale pour une durée maximale de 30 minutes:

– les 2 emplacements marqués en amont de la zone taxis à la hauteur de la sortie «nord» de la gare routière RGTR.

Cette disposition est indiquée par le signal C,19 complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté Police grand-ducale max. 30 minutes».

Art. 17.

Aux endroits ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits:

– la voie d'accès au parc à poubelles mobiles, sur toute la longueur, du côté droit dans le sens opposé de l'accès interdit.

Cette disposition est indiquée par le signal C,19.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

«Art. 18.

A l'endroit ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des taxis qui disposent d'une licence d'exploitation de taxi pour la zone de validité géographique 1:

– le long de la voie de contournement de la gare routière RGTR jusqu'à la sortie «nord» de la zone taxis près du parvis de la Gare longeant la N3.

Cette disposition est indiquée par le signal C,19 complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté taxis de la zone de validité géographique 1».»

Art. 19.

A l'endroit ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des véhicules des représentations étrangères officielles:

– les deux emplacements marqués le long du bâtiment «Grande Vitesse».

Cette disposition est indiquée par le signal C,19 complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté représentations étrangères officielles».

Art. 20.

A l'endroit ci-après, les conducteurs de véhicules doivent suivre la direction indiquée:

– la sortie «sud» de la gare routière RGTR, à droite.

Cette disposition est indiquée par le signal D,1a adapté.

Art. 21.

Aux endroits ci-après, un passage pour piétons est aménagé:

– la voie de contournement de la gare routière RGTR à la hauteur des quais 18-22, côté nord;
– la voie de contournement de la gare routière RGTR à la hauteur des quais 13-17, côté nord;
– à l'entrée de la zone taxis près du parvis de la Gare longeant la N3;
– à la sortie de la zone taxis près du parvis de la Gare longeant la N3.

Ces dispositions sont indiquées par le signal E,11a et par un marquage au sol conforme à l'article 110 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955.

Art. 22.

L'endroit ci-après est considéré comme place de parcage réservée aux cycles, cyclomoteurs et motocycles:

– l'emplacement réservé entre le bâtiment «Grande Vitesse» et le nouveau parking CFL.

Cette disposition est indiquée par le signal E,23 complété par un panneau additionnel du modèle 1 portant les symboles du cycle, cyclomoteur et motocycle.

Art. 23.

Les endroits ci-après sont considérés comme places de parcage réservées aux cycles pour une durée maximale de 48 heures:

– les 4 places situées près de la zone taxis près du parvis de la Gare longeant la N3.

Cette disposition est indiquée par le signal E,23 complété par un panneau additionnel portant le symbole du cycle et l'inscription «max. 48 heures».

Art. 24.

Les endroits ci-après sont signalés comme gare routière:

– les quais 13 – 16 et 18 – 21 de la gare routière RGTR sur toute la longueur;
– l'entrée secondaire de la gare routière RGTR entre les quais.

Ces dispositions sont indiquées par le signal H,3a.

Art. 25.

Des plans de signalisation indiquant les dispositions telles que mentionnées aux articles 2 à 24 sont annexés au présent règlement, dont ils font partie intégrante.

La pose, l'entretien et la conservation des signaux routiers incombent à l'Administration des Ponts et Chaussées.

Art. 26.

Les infractions aux dispositions des articles 2 à 24 sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

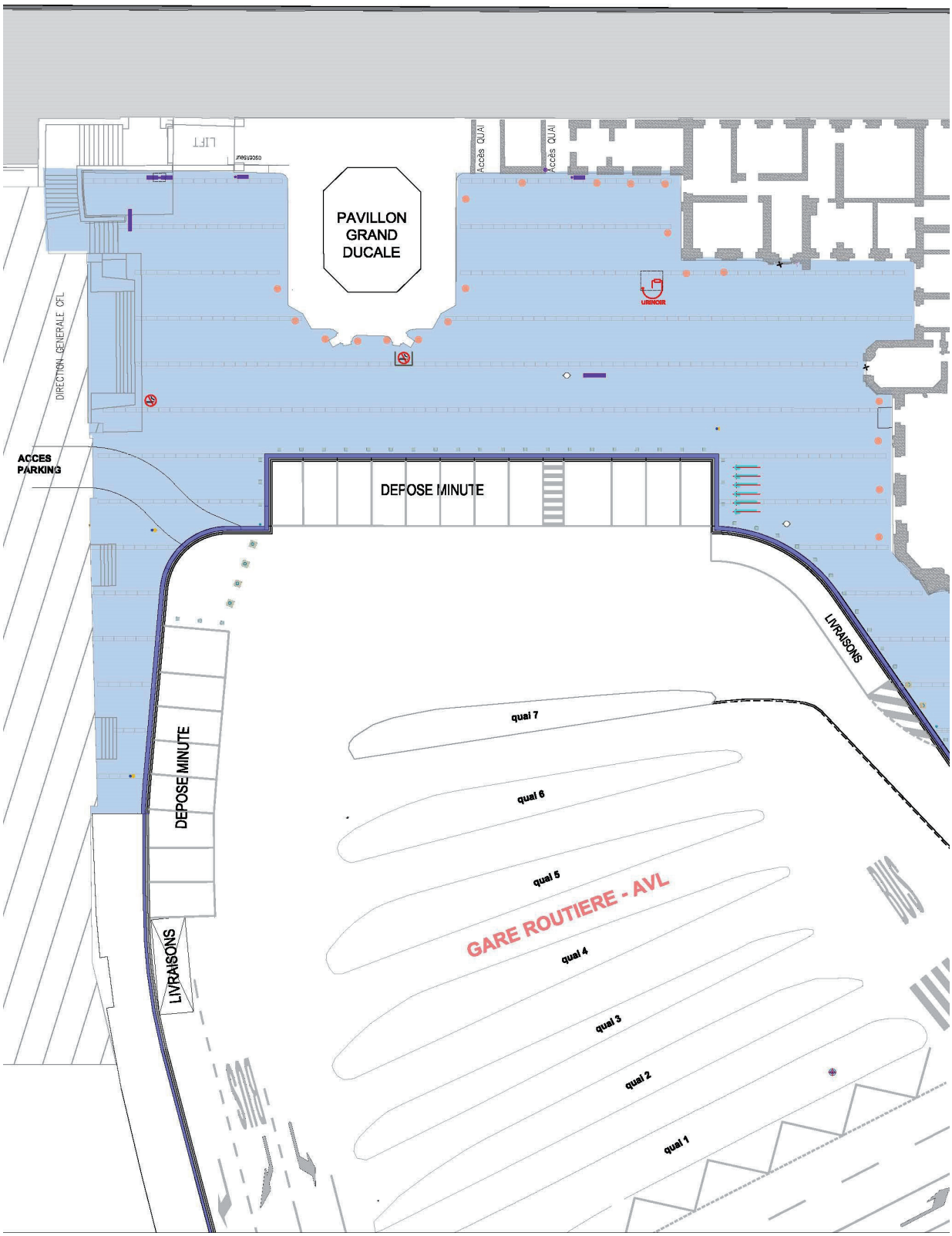
Art. 27.

Le règlement grand-ducal du 26 novembre 2013 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg est abrogé.

Art. 28.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures 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.

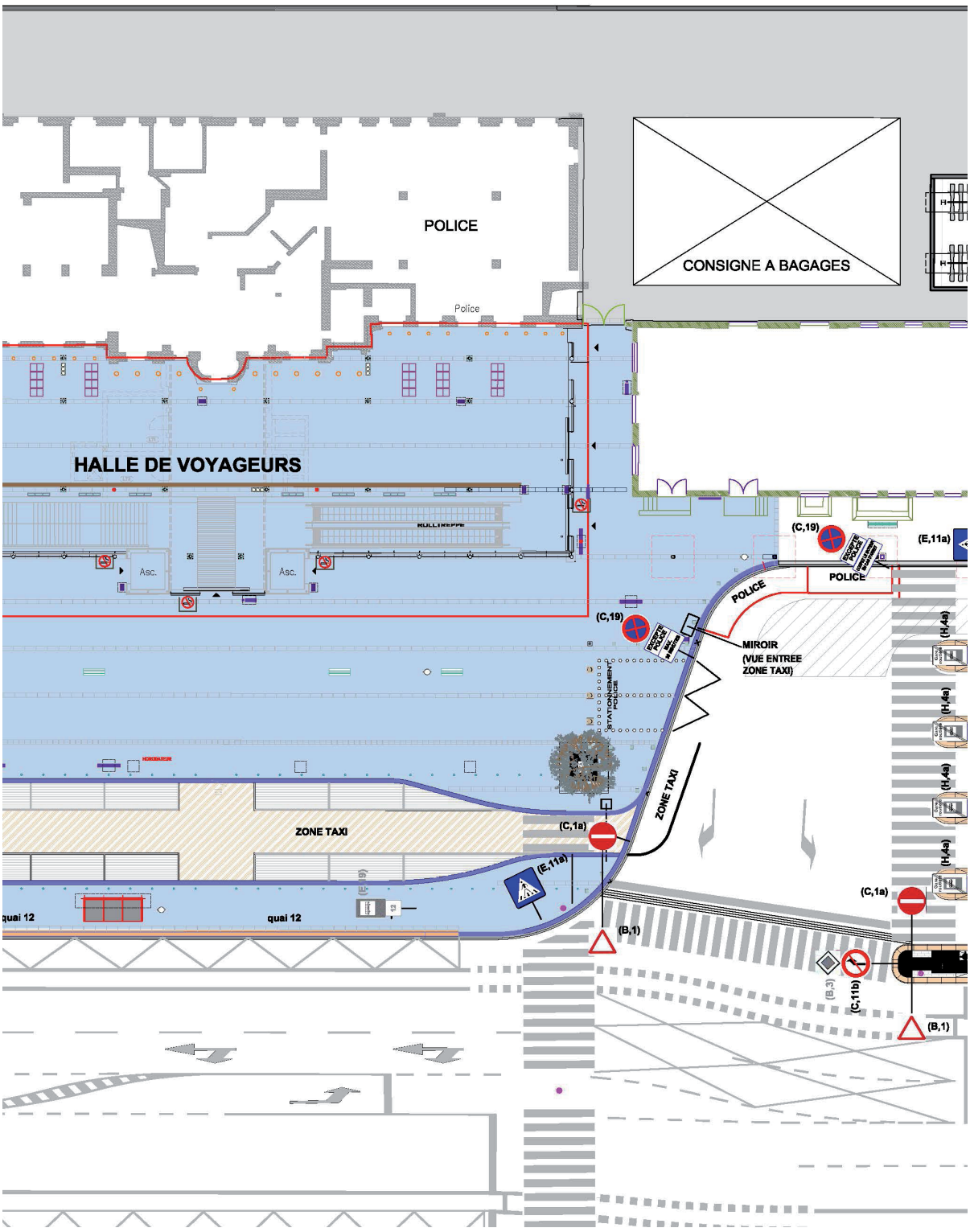
Annexe au règlement grand-ducal du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg.



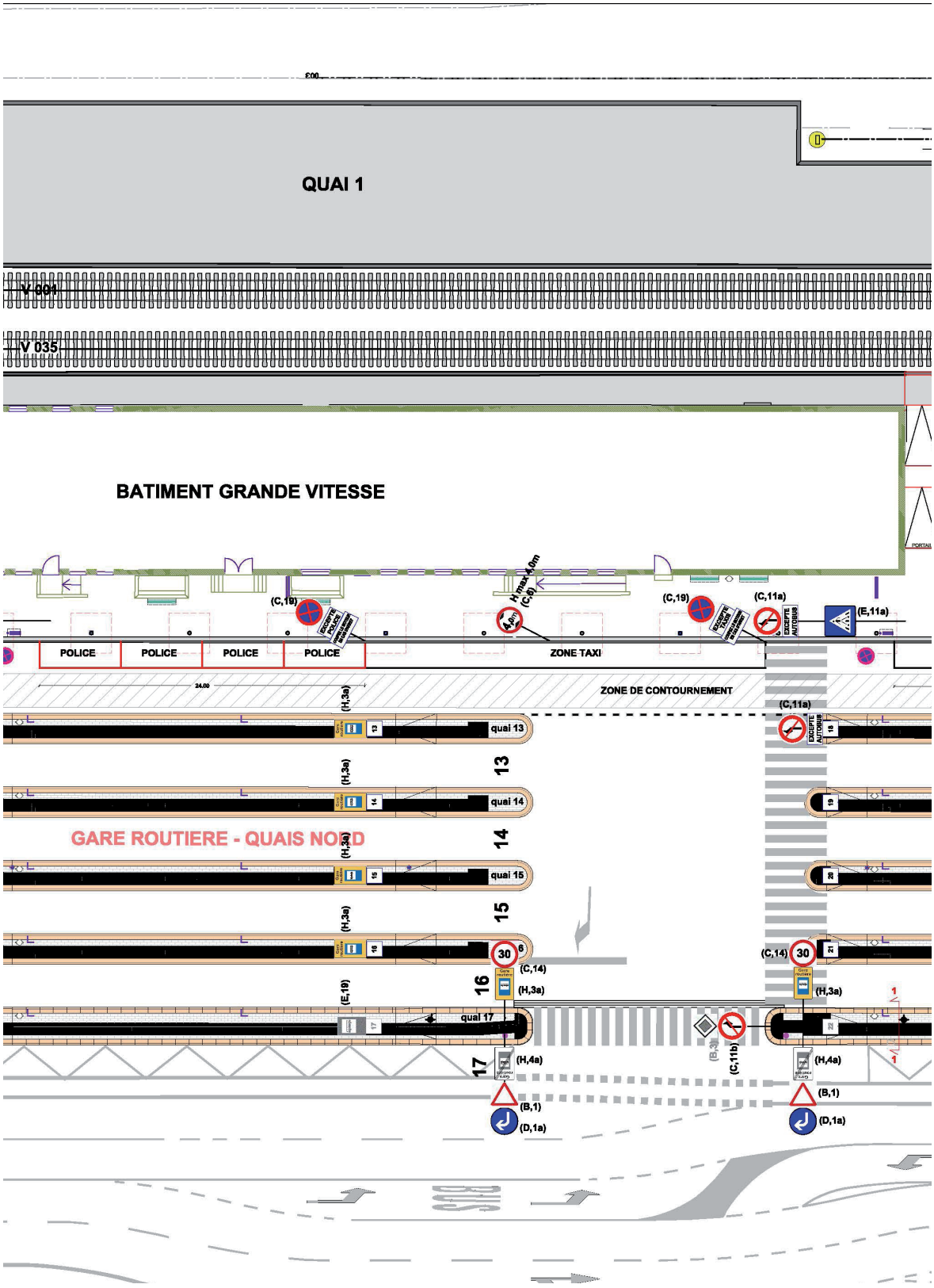
Annexe au règlement grand-ducal du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg.



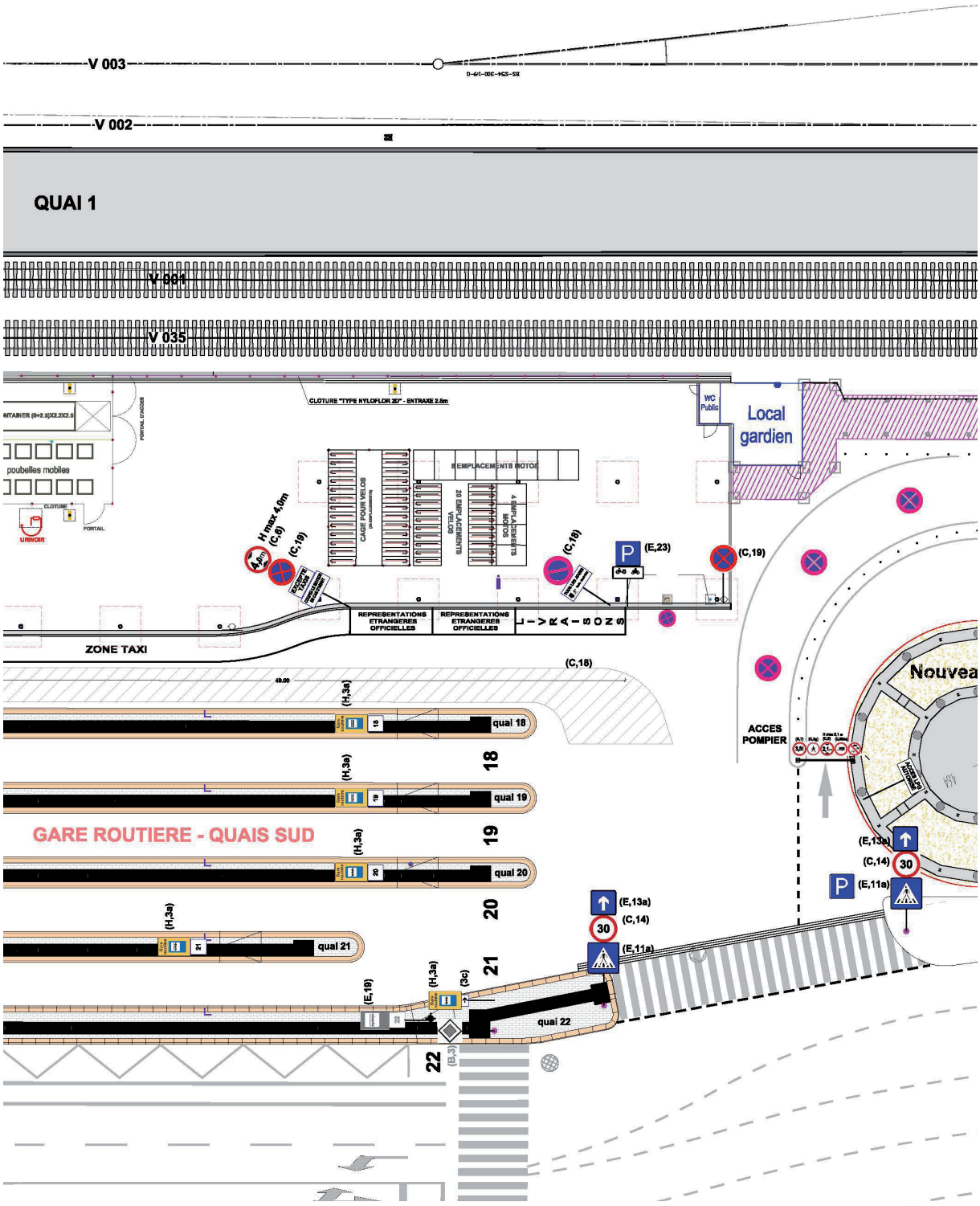
Annexe au règlement grand-ducal du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg.



Annexe au règlement grand-ducal du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg.



Annexe au règlement grand-ducal du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg.



Règlement grand-ducal du 26 février 2016 concernant les voies réservées aux véhicules des services de transports publics sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 28 juillet 2011 concernant les voies réservées aux véhicules des services de transports publics sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations.

(Mém. A - 32 du 10 mars 2016, p. 766)

Art. 1er.

Les voies latérales des tronçons ci-après de la voirie de l'Etat situées en dehors des agglomérations sont réservées dans le sens indiqué aux véhicules visés par le signal D,10 complété par un panneau additionnel du modèle 6aa:

Voie publique	*Localisation du tronçon*	*Délimitation du tronçon*
A4	Lankelz – Raemerich	entre les PK 16.100 et 16.240
A13	Differdange – Lankelz	entre les PK 8.175 et 8.250
N2	Hamm – giratoire «Schaffner»	entre les PK 4.370 et 4.430
N2	Sandweiler – Luxembourg	entre les PK 4.620 et 4.585
N6	accès au giratoire «Tossenberg»	entre les PK 6.850 et 6.740
N6	Capellen – Mamer	entre les PK 9.545 et 8.690
N6	Capellen – Mamer	entre les PK 9.855 et 9.645
N7	Bofferdange – Heisdorf	entre les PK 8.900 et 8.415
N7	Lintgen – Lorentzweiler	entre les PK 11.640 et 11.240
N7	Schieren – Ettelbrück	entre les PK 28.095 et 28.225
N11	Waldhof – Dommeldange	entre les PK 2.070 et 1.410
N11	Dommeldange – Waldhof	entre les PK 2.150 et 2.395
N11	Graulinster – Junglinster	entre les PK 14.515 et 14.305
N34	lieu-dit «Helfenterbrück» – Luxembourg	entre les PK 115 et 0
Rue G. Thorn,	Mamer, accès au giratoire «Tossenberg»	
Rue G. Thorn,	Mamer, giratoire «Tossenberg», bypass vers Bertrange	

Les voies latérales des tronçons ci-après de la voirie de l'Etat situées en dehors des agglomérations sont réservées dans le sens indiqué aux véhicules visés par le signal D,10 complété par des panneaux additionnels des modèles 6aa et 6a:

Voie publique	*Localisation du tronçon*	*Délimitation du tronçon*
N1	lieu-dit «Findel» – Senningerberg	entre les PK 5.950 et 6.275
N1	Senningerberg – lieu-dit «Findel»	entre les PK 6.275 et 6.150
N2	Sandweiler – Luxembourg	entre les PK 6.640 et 4.965
N3	Frisange – Alzingen	entre les PK 8.700 et 6.935
N5	lieu-dit «Helfenterbrück» – Luxembourg	entre les PK 3.500 et 3.360
N5	Dippach – Bertrange	entre les PK 4.840 et 4.615
N5	Dippach – Bertrange	entre les PK 5.300 et 4.980
N6	Mamer – Bertrange	entre les PK 6.660 et 5.890
N6	Steinfort – Windhof	entre les PK 13.980 et 13.710
N6	Steinfort – Windhof	entre les PK 15.825 et 14.210
N7	Bofferdange – Heisdorf	entre les PK 8.900 et 8.415
N7	Lintgen – Lorentzweiler	entre les PK 11.640 et 11.240
N7	Schieren – Ettelbrück	entre les PK 28.095 et 28.225
N11	Waldhof – Dommeldange	entre les PK 2.070 et 1.410
N11	Dommeldange – Waldhof	entre les PK 2.150 et 2.395

Art. 2.

Aux endroits ci-après, les conducteurs circulant sur la voie réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun doivent céder le passage aux conducteurs de véhicules qui circulent sur la voie citée en second lieu:

– l'A13 (PK 8.260), à la bretelle d'accès à l'A13;

– le by-pass du giratoire «Tossenberg», à la N6.

Cette disposition est indiquée par le signal B,1.

Art. 3.

Toutes les dispositions réglementaires relatives à des voies publiques et tronçons de voie publique réservés aux véhicules visés par le signal D,10 et antérieures au présent règlement, sont abrogées pour autant qu'elles s'appliquent à la voirie de l'Etat située en dehors des agglomérations.

Art. 4.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 5.

Le règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant les voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations est abrogé.

Art. 6.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui est publié au Mémorial.

Règlement grand-ducal du 29 mars 2016 concernant les limitations de la vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie normale de l'Etat en dehors des agglomérations et abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2012 concernant les limitations de la vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie normale de l'Etat en dehors des agglomérations.

(Mém. A - 58 du 11 avril 2016, p. 1005)

Art. 1er.

Par dérogation aux dispositions relatives aux limitations générales de la vitesse prévues à l'article 139 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et sans préjudice des limitations inférieures aux minima ci-après prévues au paragraphe 1er, premier alinéa, ainsi qu'aux paragraphes 2. et 3. dudit article 139, les limitations réglementaires de la vitesse suivantes sont d'application sur les voies publiques et tronçons de voie publique énumérés au présent article.

Ces limitations sont indiquées par le signal C,14 prévu à l'article 107 du règlement grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité et comportent selon la limitation applicable les inscriptions «50», «70» ou «110».

Par dérogation à ce qui précède, les limitations de la vitesse dont question au point 4. du présent article sont indiquées par le signal C,14 comportant l'inscription «110» ainsi que par le signal C,14 comportant l'inscription «90», complété par un panneau additionnel comportant l'inscription «en cas de pluie ou d'autres précipitations».

1. La vitesse maximale autorisée est de 50km/h sur les tronçons de voie publique suivants:

voie publique	*localisation du tronçon*	*délimitation du tronçon*
CR105	Gaichel	entre le P.K. 1 et le P.K. 250, dans les deux sens
CR110	Wandhaff	entre le P.K. 24400 et le P.K. 24750, dans les deux sens
CR114	Obenthalt	entre le P.K. 1495 et le P.K. 1845, dans les deux sens
CR115	Obenthalt	entre le P.K. 903 et le P.K. 956, dans les deux sens
CR116	Obenthalt	entre le P.K. 1 et le P.K. 143, dans les deux sens
CR121	Grundhof	entre le P.K. 15370 et le P.K. 15590, dans les deux sens
CR137	Muenschecker - Manternach	du P.K. 3650 jusqu'au P.K. 4230
CR158	Kockelscheuer	entre le P.K. 4970 et le P.K. 5400, dans les deux sens
CR185	Birelergronn	entre le P.K. 400 et le P.K. 1080, dans les deux sens
CR306	Oberglabach	entre le P.K. 25545 et le P.K. 25990, dans les deux sens
CR308	Burschtermillen	entre le P.K. 23215 et le P.K. 23775, dans les deux sens
CR322	Schinker	entre le P.K. 9490 et le P.K. 9540, dans les deux sens
CR345	Karelshaff	entre le P.K. 6800 et le P.K. 7150, dans les deux sens
CR356	Savelborn	entre le P.K. 11500 et le P.K. 11700, dans les deux sens
CR356B	Folkendange	entre le P.K. 290 et le P.K. 615, dans les deux sens
CR358	Savelborn	entre le P.K. 2450 et le P.K. 2700, dans les deux sens
CR378	Echternach	entre le P.K. 608 et le P.K. 1070, dans les deux sens
N6	Giratoire «Tossenberg» - Passage souterrain	du P.K. 6850 jusqu'au P.K. 6425
N6A	Mamer	rue Gaston Thorn, dans les deux sens
N7	Schinker	du P.K. 51350 jusqu'au P.K. 51500
N7	Schinker	entre le P.K. 51500 et le P.K. 51650, dans les deux sens
N7B	Bamerdall	entre le P.K. 1 et le P.K. 500, dans les deux sens
N7B	Härebierg	entre le P.K. 1850 et le P.K. 1999, dans les deux sens

N8	Gaichel	entre le P.K. 1 et le P.K. 230, dans les deux sens
N27A	Friedhaff	du P.K. 3300 jusqu'au P.K. 3350
N31	Belvaux - Esch	du P.K. 19890 jusqu'au P.K. 17350

2. La vitesse maximale autorisée est de 70km/h sur les tronçons de voie publique suivants:

voie publique	***localisation du tronçon***	***délimitation du tronçon***
CR101	Mamer - Kopstal	entre le P.K. 17800 et le P.K. 18600, dans les deux sens
CR101	Mamer - Kopstal	entre le P.K. 20600 et le P.K. 20875, dans les deux sens
CR101	Kopstal - Schoenfels	entre le P.K. 22650 et le P.K. 26000, dans les deux sens
CR101	Schoenfels - Gosseldange	entre le P.K. 28450 et le P.K. 28700, dans les deux sens
CR102	Schoenfels - Mersch	entre le P.K. 16800 et le P.K. 17240, dans les deux sens
CR102	Schoenfels - Mersch	entre le P.K. 18690 et le P.K. 19590, dans les deux sens
CR103	Holzem - Capellen	entre le P.K. 8380 et le P.K. 9110, dans les deux sens
CR103	Olm - Kräizwee	entre le P.K. 12335 et le P.K. 12555, dans les deux sens
CR105	Hobscheid - Septfontaines	entre le P.K. 7500 et le P.K. 7970, dans les deux sens
CR105	Simmerschmelz	entre le P.K. 13030 et le P.K. 13220, dans les deux sens
CR105	Roodt	entre le P.K. 14100 et le P.K. 14400, dans les deux sens
CR106	Steinfort - Hobscheid	entre le P.K. 22690 et le P.K. 23260, dans les deux sens
CR106	Kraizerbuch	entre le P.K. 27360 et le P.K. 27450, dans les deux sens
CR106	Niederpallen	du P.K. 34700 jusqu'au P.K. 34500
CR109	Kräizwee - Capellen	entre le P.K. 7315 et le P.K. 8506, dans les deux sens
CR110	Bascharage - Clemency	entre le P.K. 11250 et le P.K. 11570, dans les deux sens
CR116	Horas	entre le P.K. 13445 et le P.K. 13868, dans les deux sens
CR118	Mersch	entre le P.K. 300 et le P.K. 720, dans les deux sens
CR118	Christnach - Consdorf	entre le P.K. 16065 et le P.K. 16285, dans les deux sens
CR118	Constrefermillen	entre le P.K. 19950 et le P.K. 20430, dans les deux sens
CR119	Stafelter	entre le P.K. 1550 et le P.K. 1940, dans les deux sens
CR119	Kengert - Schrondweiler	du P.K. 25490 jusqu'au P.K. 25890
CR123	Prettingen - Hunsdorf	du P.K. 7865 jusqu'au P.K. 5655
CR123	Beringen - Moesdorf	entre le P.K. 14810 et le P.K. 15260, dans les deux sens
CR123	Essingen	entre le P.K. 16820 et le P.K. 17195, dans les deux sens
CR123	Zahneschhaff	entre le P.K. 21745 et le P.K. 22090, dans les deux sens
CR123	Colmar-gare	du P.K. 23105 jusqu'au P.K. 23960
CR123	Colmar-gare	du P.K. 23890 jusqu'au P.K. 23105
CR125	Asselscheuer - Blaschette	entre le P.K. 6170 et le P.K. 6870, dans les deux sens
CR125	Blaschette - Fischbach	entre le P.K. 8500 et le P.K. 8800, dans les deux sens
CR126	Waldhaff	entre le P.K. 2280 et le P.K. 2745, dans les deux sens
CR126A	Rameldange	entre le P.K. 1155 et le P.K. 1620, dans les deux sens
CR128	Supp - Heffingen	entre le P.K. 30 et le P.K. 600, dans les deux sens
CR129	Godbrange - Junglinster	entre le P.K. 5270 et le P.K. 5680, dans les deux sens
CR132	Schlammesté	entre le P.K. 6860 et le P.K. 7190, dans les deux sens

voie publique	*localisation du tronçon*	*délimitation du tronçon*
CR132	Schrassig - Schuttrange	entre le P.K. 19745 et le P.K. 20500, dans les deux sens
CR132	Munsbach - Niederanven	entre le P.K. 22580 et le P.K. 23450, dans les deux sens
CR132	Oberanven - Ernster	entre le P.K. 28580 et le P.K. 29000, dans les deux sens
CR141	Pfaffenberg	entre le P.K. 8750 et le P.K. 9150, dans les deux sens
CR152	Mondorf-les-Bains - Burmerange	entre le P.K. 410 et le P.K. 925, dans les deux sens
CR152	Burmerange - Schengen	du P.K. 7985 jusqu'au P.K. 8085
CR153	Dalheim - Medingen	entre le P.K. 4085 et le P.K. 4285, dans les deux sens
CR161	Dudelange - Bettembourg	entre le P.K. 710 et le P.K. 2010, dans les deux sens
CR162	Hassel - Filsdorf	entre le P.K. 5100 et le P.K. 5250, dans les deux sens
CR163	Abweiler - Leudelange	entre le P.K. 4070 et le P.K. 4200, dans les deux sens
CR165	Kayl - Noertzange	entre le P.K. 5680 et le P.K. 6300, dans les deux sens
CR167	CR162 - Dalheim	entre le P.K. 1 et le P.K. 150, dans les deux sens
CR169	Schifflange - Foetz	entre le P.K. 228 et le P.K. 900, dans les deux sens
CR169	Pontpierre - Foetz	du P.K. 1565 jusqu'au P.K. 1250
CR176	Roudenhaff	entre le P.K. 2800 et le P.K. 3300, dans les deux sens
CR178	Soleuvre	entre le P.K. 6530 et le P.K. 7465, dans les deux sens
CR179	Leudelange - Cessange	entre le P.K. 1080 et le P.K. 1305, dans les deux sens
CR179	Leudelange - Cessange	entre le P.K. 1760 et le P.K. 2450, dans les deux sens
CR181	Bridel - Strassen	du P.K. 3970 jusqu'au P.K. 3420
CR181	Strassen - Bridel	entre le P.K. 4270 et le P.K. 6400, dans les deux sens
CR181	Biergerkräiz	entre le P.K. 8580 et le P.K. 9400, dans les deux sens
CR186	Kockelscheier	entre le P.K. 1000 et le P.K. 3265, dans les deux sens
CR215	Millebaach - Biergerkraiz	entre le P.K. 2000 et le P.K. 2200, dans les deux sens
CR215	Biergerkraiz	entre le P.K. 3560 et le P.K. 3720, dans les deux sens
CR215A	Millebaach - Biergerkraiz	entre le P.K. 750 et le P.K. 810, dans les deux sens
CR226	Itzigerste	entre le P.K. 1425 et le P.K. 2125, dans les deux sens
CR230	Merl - Strassen	entre le P.K. 2900 et le P.K. 3260, dans les deux sens
CR234	Scheedhaff - Contern	entre le P.K. 2735 et le P.K. 3255, dans les deux sens
CR301	Hovelange - Beckerich	entre le P.K. 7830 et le P.K. 8130, dans les deux sens
CR303	Colpach-Haut - Roodt	du P.K. 6825 jusqu'au P.K. 7200
CR306	Vichten - Bissen	du P.K. 16500 jusqu'au P.K. 16975
CR308	Hierheck	du P.K. 8760 jusqu'au P.K. 9000
CR309	Schleif	entre le P.K. 25150 et le P.K. 25400, dans les deux sens
CR309	Schleif - Derenbach	entre le P.K. 28180 et le P.K. 28550, dans les deux sens
CR310	Flatzbur	entre le P.K. 9290 et le P.K. 9550, dans les deux sens
CR311	Flatzbur	entre le P.K. 4035 et le P.K. 4470, dans les deux sens
CR320B	Maarkebaach	entre le P.K. 1 et le P.K. 150, dans les deux sens
CR320D	champs de tir militaire	entre le P.K. 650 et le P.K. 950, dans les deux sens
CR321	Goesdorf - Wiltz	entre le P.K. 5520 et le P.K. 5760, dans les deux sens

voie publique	*localisation du tronçon*	*délimitation du tronçon*
CR322	Schinker	du P.K. 9340 jusqu'au P.K. 9490
CR322	Schinker	du P.K. 9940 jusqu'au P.K. 9790
CR322	Wahlhausen	entre le P.K. 10900 et le P.K. 11740, dans les deux sens
CR322	Mairie de Putscheid	entre le P.K. 14300 et le P.K. 14550, dans les deux sens
CR322	Pull	entre le P.K. 16520 et le P.K. 17520, dans les deux sens
CR335	Maulusmillen	entre le P.K. 2850 et le P.K. 3150, dans les deux sens
CR348	Bourscheid	entre le P.K. 9530 et le P.K. 9885, dans les deux sens
CR348	Fridbesch	entre le P.K. 18850 et le P.K. 19300, dans les deux sens
CR353	Seltz - Bastendorf	entre le P.K. 1500 et le P.K. 1600, dans les deux sens
CR356	Broderbour	entre le P.K. 3150 et le P.K. 3500, dans les deux sens
CR356	Broderbour - Ermsdorf	du P.K. 4900 jusqu'au P.K. 5084
CR356	Ermsdorf - Broderbour	du P.K. 5234 jusqu'au P.K. 5084
CR358	Medernach - Ermsdorf	du P.K. 7950 jusqu'au P.K. 8150
CR358	Bakesmillen - Ermsdorf	du P.K. 8620 jusqu'au P.K. 8500
CR358	Neimillen - Reisermillen	entre le P.K. 9350 et le P.K. 9950, dans les deux sens
CR358	Keiwelbaach	entre le P.K. 10700 et le P.K. 11500, dans les deux sens
CR359	Erpeldange - Ingeldorf	entre le P.K. 50 et le P.K. 875, dans les deux sens
CR368	Cité Manertchen	entre le P.K. 1970 et le P.K. 2210, dans les deux sens
CR378	Echternach	entre le P.K. 1070 et le P.K. 1690, dans les deux sens
N1	Findel - Senningerberg	du P.K. 5440 jusqu'au P.K. 7600
N1	Senningerberg - Findel	du P.K. 7750 jusqu'au P.K. 5440
N1	Roodt-sur-Syre - Niederanven	du P.K. 12340 jusqu'au P.K. 12140
N1	Niederanven - Roodt-sur-Syre	du P.K. 13950 jusqu'au P.K. 14250
N1	Berg - Roodt-sur-Syre	du P.K. 16000 jusqu'au P.K. 15800
N1	Potaschberg	entre le P.K. 22900 et le P.K. 23775, dans les deux sens
N1	Potaschberg - Grevenmacher	entre le P.K. 25650 et le P.K. 26300, dans les deux sens
N1	Echangeur de Mertert	entre le P.K. 28820 et le P.K. 29570, dans les deux sens
N1	Grevenmacher - Mertert	entre le P.K. 30308 et le P.K. 30626, dans les deux sens
N1A	Kalchesbrueck - Findel	entre le P.K. 4695 et le P.K. 5750, dans les deux sens
N2	Polfermillen - Hamm	du P.K. 3100 jusqu'au P.K. 3500
N2	Hamm - Polfermillen	du P.K. 3500 jusqu'au P.K. 2400
N2	Irrgarten - Sandweiler	entre le P.K. 6500 et le P.K. 6900, dans les deux sens
N2	Eitermillen - Moutfort	entre le P.K. 10530 et le P.K. 10880, dans les deux sens
N3	Alzingen - Frisange	entre le P.K. 8100 et le P.K. 8600, dans les deux sens
N3	Schlammesté	entre le P.K. 9590 et le P.K. 9955, dans les deux sens
N4	Gasperich - Cloche d'Or	entre le P.K. 2850 et le P.K. 4090, dans les deux sens
N4	Luxembourg - Leudelange	entre le P.K. 6000 et le P.K. 6480, dans les deux sens
N5	Greivelser Barriere	entre le P.K. 5790 et le P.K. 6120, dans les deux sens

voie publique	*localisation du tronçon*	*délimitation du tronçon*
N5	Findelserhaff	entre le P.K. 7070 et le P.K. 7320, dans les deux sens
N5	Dippach	du P.K. 9715 jusqu'au P.K. 9875
N5	Schouweiler - Bascharage	du P.K. 14360 jusqu'au P.K. 14510
N5	Schouweiler - Bascharage	entre le P.K. 15010 et le P.K. 15360, dans les deux sens
N6	Tossebierg - Mamer	du P.K. 6540 jusqu'au P.K. 6830
N6	Mamer - Capellen	entre le P.K. 8660 et le P.K. 9990, dans les deux sens
N7	Heisdorf - Bofferdange	entre le P.K. 8420 et le P.K. 8940, dans les deux sens
N7	Lintgen - Rollingen	entre le P.K. 14400 et le P.K. 15200, dans les deux sens
N7	Mersch - Roost	entre le P.K. 19220 et le P.K. 19540, dans les deux sens
N7	Mersch - Roost	entre le P.K. 21330 et le P.K. 21650, dans les deux sens
N7	Roost - Colmar-Berg	entre le P.K. 22720 et le P.K. 23440, dans les deux sens
N7	Colmar-Berg - Schieren	entre le P.K. 25670 et le P.K. 26200, dans les deux sens
N7	Schieren - Ettelbruck	entre le P.K. 28000 et le P.K. 28550, dans les deux sens
N7	Ingeldorf - Ettelbruck	du P.K. 30640 jusqu'au P.K. 30390
N7	Diekirch - Ettelbruck	du P.K. 33950 jusqu'au P.K. 31300
N7	Ingeldorf - Diekirch	du P.K. 31600 jusqu'au P.K. 33950
N7	Hoscheid - Diekirch	du P.K. 36150 jusqu'au P.K. 35750
N7	giratoire Fridhaff	du P.K. 37500 jusqu'au P.K. 37970
N7	giratoire Fridhaff	du P.K. 38150 jusqu'au P.K. 37700
N7	Diekirch - Hoscheid-Dickt	entre le P.K. 39460 et le P.K. 39660, dans les deux sens
N7	Diekirch - Hoscheid-Dickt	entre le P.K. 40950 et le P.K. 41050, dans les deux sens
N7	Diekirch - Hoscheid-Dickt	du P.K. 43100 jusqu'au P.K. 42900
N7	Diekirch - Hoscheid-Dickt	entre le P.K. 47230 et le P.K. 47430, dans les deux sens
N7	Hoscheid-Dickt	du P.K. 48750 jusqu'au P.K. 50400
N7	Hoscheid-Dickt	du P.K. 50400 jusqu'au P.K. 48900
N7	Hoscheid-Dickt - Schinker	entre le P.K. 50840 et le P.K. 51050, dans les deux sens
N7	Schinker	du P.K. 51200 jusqu'au P.K. 51350
N7	Schinker	du P.K. 51800 jusqu'au P.K. 51650
N7	Fischbach	entre le P.K. 61100 et le P.K. 62100, dans les deux sens
N7	Weiswampach - Wemperhardt	entre le P.K. 71500 et le P.K. 72050, dans les deux sens
N7	Wemperhardt - Schmëtt	entre le P.K. 75400 et le P.K. 75900, dans les deux sens
N8	Kraitzerbuch	entre le P.K. 3650 et le P.K. 3775, dans les deux sens
N8	Gaichel - Saeul	entre le P.K. 6300 et le P.K. 9820, dans les deux sens
N8	Reckener Barrière - Reckange	entre le P.K. 17575 et le P.K. 18030, dans les deux sens
N8	Reckange - Mersch	entre le P.K. 18630 et le P.K. 18945, dans les deux sens
N10	Schengen - giratoire de Remerschen	entre le P.K. 480 et le P.K. 660, dans les deux sens
N10	giratoire de Remerschen - Bech-Kleinmacher	entre le P.K. 2700 et le P.K. 2920, dans les deux sens

voie publique	*localisation du tronçon*	*délimitation du tronçon*
N10	Schengen - Bech-Kleinmacher	entre le P.K. 4860 et le P.K. 5080, dans les deux sens
N10	Bech-Kleinmacher - Remich	entre le P.K. 7800 et le P.K. 8550, dans les deux sens
N10	Remich	entre le P.K. 9265 et le P.K. 10430, dans les deux sens
N10	Stadtbredimus	entre le P.K. 11265 et le P.K. 11715, dans les deux sens
N10	Hettermillen	entre le P.K. 16445 et le P.K. 17065, dans les deux sens
N10	Wasserbillig - Langsur	entre le P.K. 37030 et le P.K. 37956, dans les deux sens
N10	Moersdorf - Born	entre le P.K. 43085 et le P.K. 43495, dans les deux sens
N10	Grondhaff	entre le P.K. 67280 et le P.K. 67630, dans les deux sens
N10	Bettel - Vianden	entre le P.K. 85400 et le P.K. 85900, dans les deux sens
N10	Vianden - Bivels	du P.K. 87660 jusqu'au P.K. 88505
N10	Bivels	entre le P.K. 90200 et le P.K. 90400, dans les deux sens
N10	Vianden - Stolzembourg	entre le P.K. 91200 et le P.K. 91720, dans les deux sens
N10	Kohnenhaff	entre le P.K. 102680 et le P.K. 103110, dans les deux sens
N11	Cont. de Dommeldange	du P.K. 250 jusqu'au P.K. 2220
N11	Cont. de Dommeldange	du P.K. 1050 jusqu'au P.K. 250
N11	Brennerei - Dommeldange	du P.K. 2320 jusqu'au P.K. 1370
N11	Echangeur Waldhaff	entre le P.K. 4400 et le P.K. 6020, dans les deux sens
N11	Gonderange	du P.K. 10800 jusqu'au P.K. 11050
N11	Junglinster - Gonderange	du P.K. 12370 jusqu'au P.K. 10800
N11	Gonderange - Junglinster	du P.K. 11550 jusqu'au P.K. 12370
N11	Contournement de Junglinster	entre le P.K. 11500 et le giratoire, dans les deux sens
N11	Junglinster - Graulinster	entre le P.K. 14300 et le P.K. 14870, dans les deux sens
N11	Graulinster	entre le P.K. 16950 et le P.K. 17980, dans les deux sens
N11	Graulinster - Altrier	entre le P.K. 19375 et le P.K. 19840, dans les deux sens
N11	Altrier	entre le P.K. 20225 et le P.K. 20570, dans les deux sens
N11	Michelshaff	entre le P.K. 25580 et le P.K. 25925, dans les deux sens
N11	Lauterbur - Echternach	du P.K. 29110 jusqu'au P.K. 29795
N12	Dondelange	entre le P.K. 12660 et le P.K. 13305, dans les deux sens
N12	Bour	entre le P.K. 14590 et le P.K. 14990, dans les deux sens
N12	Saeul - Reichlange	du P.K. 27330 jusqu'au P.K. 27490
N12	Roudbaach	entre le P.K. 28395 et le P.K. 29040, dans les deux sens
N12	Lehrhaff	entre le P.K. 38350 et le P.K. 39050, dans les deux sens
N12	Hierheck	entre le P.K. 41170 et le P.K. 41610, dans les deux sens
N12	Derenbach	entre le P.K. 64860 et le P.K. 65230, dans les deux sens
N12	Feitsch	entre le P.K. 68500 et le P.K. 68850, dans les deux sens
N12	Hamiville	entre le P.K. 69550 et le P.K. 70580, dans les deux sens
N12	Hamiville - Wincrange	entre le P.K. 71000 et le P.K. 71250, dans les deux sens
N12	Antoniushaff	entre le P.K. 73450 et le P.K. 74100, dans les deux sens

voie publique	*localisation du tronçon*	*délimitation du tronçon*
N12	Emeschbaach	entre le P.K. 76800 et le P.K. 77350, dans les deux sens
N12	Drinklange	entre le P.K. 83600 et le P.K. 83950, dans les deux sens
N13	Wandhaff	entre le P.K. 1 et le P.K. 400, dans les deux sens
N13	Wandhaff - Garnich	entre le P.K. 1000 et le P.K. 1480, dans les deux sens
N13	Wandhaff - Garnich	entre le P.K. 2860 et le P.K. 3060, dans les deux sens
N13	Bettembourg - Hellange	entre le P.K. 23140 et le P.K. 23945, dans les deux sens
N13	Aspelt - Filsdorf	du P.K. 33350 jusqu'au P.K. 33550
N14	Medernach	entre le P.K. 9160 et le P.K. 9540, dans les deux sens
N14	Beidweiler - Biwer	entre le P.K. 25540 et le P.K. 25790, dans les deux sens
N14	Biwer - Weckergronn	entre le P.K. 31336 et le P.K. 31700, dans les deux sens
N15	Ettelbruck - Niederfeulen	entre le P.K. 1300 et le P.K. 2300, dans les deux sens
N15	Heiderscheid - Niederfeulen	du P.K. 5630 jusqu'au P.K. 5330
N15	Fuussekaul	entre le P.K. 9390 et le P.K. 9870, dans les deux sens
N15	Heiderscheid	entre le P.K. 10250 et le P.K. 11620, dans les deux sens
N15	Büderscheid	entre le P.K. 19640 et le P.K. 19810, dans les deux sens
N15	Pommerlach	entre le P.K. 26520 et le P.K. 27430, dans les deux sens
N16	Ellange-Gare	entre le P.K. 7440 et le P.K. 7665, dans les deux sens
N16	Scheierbierg	entre le P.K. 10390 et le P.K. 10800, dans les deux sens
N17	Gilsdorf - Bleesbrueck	du P.K. 1750 jusqu'au P.K. 2150
N17	Selz	entre le P.K. 3050 et le P.K. 3210, dans les deux sens
N17	Selz - Tandel	entre le P.K. 4800 et le P.K. 5150, dans les deux sens
N17	Tandel - Fouhren	entre le P.K. 5400 et le P.K. 5600, dans les deux sens
N17	Fouhren - Vianden	entre le P.K. 10125 et le P.K. 10785, dans les deux sens
N17B	Fouhren - Bettel	du P.K. 2135 jusqu'au P.K. 2230
N19	Bleesbrueck - Bettendorf	entre le P.K. 3500 et le P.K. 3800, dans les deux sens
N21	Mertzig - Niederfeulen	entre le P.K. 3700 et le P.K. 4040, dans les deux sens
N21	Contournement Oberfeulen	entre le P.K. 5225 et le P.K. 5500, dans les deux sens
N22	Redange - Reichlange	entre le P.K. 8240 et le P.K. 8520, dans les deux sens
N22	Roudbaach	entre le P.K. 11100 et le P.K. 11400, dans les deux sens
N22	Bissen - Colmar-Berg	entre le P.K. 24120 et le P.K. 24400, dans les deux sens
N23	Hostert - Rambrouch	entre le P.K. 8645 et le P.K. 9040, dans les deux sens
N23	Riesenhaff	entre le P.K. 12455 et le P.K. 13200, dans les deux sens
N23	Koetschette - Rombach-Martelange	entre le P.K. 14100 et le P.K. 14370, dans les deux sens
N23	Kimm	entre le P.K. 15080 et le P.K. 15330, dans les deux sens
N24	Oberpallen - Beckerich	entre le P.K. 2240 et le P.K. 2495, dans les deux sens
N24	Rippweiler - Useldange	du P.K. 10780 jusqu'au P.K. 10875
N25	Kautenbach	entre le P.K. 0 et le P.K. 200, dans les deux sens
N26	Wiltz	entre le P.K. 1450 et le P.K. 1650, dans les deux sens

voie publique	*localisation du tronçon*	*délimitation du tronçon*
N26	Wiltz - Bavigne	entre le P.K. 2000 et le P.K. 2250, dans les deux sens
N26	Schumannseck	entre le P.K. 4550 et le P.K. 5000, dans les deux sens
N26A	Wiltz	entre le P.K. 0 et le P.K. 210, dans les deux sens
N27A	Friedhaff	du P.K. 3200 jusqu'au P.K. 3300
N28	Sandweiler - Oetrange	entre le P.K. 1140 et le P.K. 1455, dans les deux sens
N28	Pleitrange	entre le P.K. 4880 et le P.K. 5020, dans les deux sens
N28	Bous - Oetrange	entre le P.K. 6850 et le P.K. 8750, dans les deux sens
N31	Livange - Bettembourg	entre le P.K. 375 et le P.K. 900, dans les deux sens
N31	Bettembourg - Dudelange	entre le P.K. 4950 et le P.K. 5730, dans les deux sens
N31	Poteau de Kayl	entre le P.K. 13120 et le P.K. 13545, dans les deux sens
N31	Niedercorn - Bascharage	entre le P.K. 28360 et le P.K. 28770, dans les deux sens
N31	Contournement Pétange	entre le P.K. 33225 et le P.K. 34190, dans les deux sens
N32	Echangeur Gadderscheier	entre le P.K. 780 et le P.K. 1130, dans les deux sens
N33	Poteau de Kayl	entre le P.K. 1 et le P.K. 150, dans les deux sens
N33	Poteau de Kayl - Rumelange	entre le P.K. 2150 et le P.K. 2620, dans les deux sens
N33	Rumelange - Tétange	entre le P.K. 4912 et le P.K. 5162, dans les deux sens
N56	Hollerich	du P.K. 1510 jusqu'au P.K. 2000
N56A	Hollerich	du P.K. 760 jusqu'au P.K. 1150

3. La vitesse maximale autorisée est de 110 km/h sur les tronçons de voie publique suivants:

voie publique	*localisation du tronçon*	*délimitation du tronçon*
N7	Diekirch - Hoscheid	du P.K. 36150 jusqu'au P.K. 37010
N7	Hosingen - Marnach	du P.K. 55710 jusqu'au P.K. 56820
N7	Marnach - Hosingen	du P.K. 58720 jusqu'au P.K. 57265
N7	Heinerscheid - Lausdorn	du P.K. 65300 jusqu'au P.K. 66100
N7	Lausdorn - Heinerscheid	du P.K. 66950 jusqu'au P.K. 66200
N7	Lausdorn - Weiswampach	du P.K. 67300 jusqu'au P.K. 68350
N7	Weiswampach - Lausdorn	du P.K. 69450 jusqu'au P.K. 68450

4. La vitesse maximale autorisée est respectivement de 110 km/h ou de 90 km/h en cas de pluie ou d'autres précipitations, sur les tronçons de voie publique suivants:

voie publique	*localisation du tronçon*	*délimitation du tronçon*
N7	Diekirch - Hoscheid	du P.K. 37970 jusqu'au P.K. 39400
N7	Hoscheid - Diekirch	du P.K. 40830 jusqu'au P.K. 39740
N7	Diekirch - Hoscheid	du P.K. 41130 jusqu'au P.K. 41900
N7	Hoscheid - Diekirch	du P.K. 42850 jusqu'au P.K. 42250
N7	Diekirch - Hoscheid	du P.K. 43100 jusqu'au P.K. 44120
N7	Hoscheid - Diekirch	du P.K. 45630 jusqu'au P.K. 44350
N7	Diekirch - Hoscheid	du P.K. 45830 jusqu'au P.K. 47100
N7	Hoscheid-Dickt - Hoscheid	du P.K. 48800 jusqu'au P.K. 47440

Art. 2.

Toutes les dispositions réglementaires relatives à des limitations de la vitesse dérogatoires aux limitations réglementaires générales de la vitesse énoncées à l'article 139 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité sont abrogées pour autant qu'elles s'appliquent à la voirie normale de l'Etat située en dehors des agglomérations.

Art. 3.

Lorsque la fluidité et la sécurité de la circulation routière l'exigent, notamment en présence d'un chantier, des mesures particulières prises en exécution de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques peuvent déroger temporairement aux dispositions de l'article 1er ci-avant.

Art. 4.

Les infractions aux dispositions de l'article 1er du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 5.

Le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2012 concernant les limitations de la vitesse dérogatoires sur les voies publiques faisant partie de la voirie normale de l'Etat en dehors des agglomérations est abrogé.

Art. 6.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre de la Sécurité intérieure sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Règlement grand-ducal du 3 septembre 2016 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg.

(Mém. A - 186 du 8 septembre 2016, p. 3066)

Art. 1er.

Le présent règlement s'applique aux voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg.

Au sens du présent règlement on entend par «taxis de la zone de validité géographique 1» les taxis disposant d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité pour la zone de validité géographique 1 en vertu de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

Art. 2.

Aux endroits ci-après, les conducteurs de véhicules qui circulent sur les voies citées en premier lieu doivent céder le passage aux conducteurs de véhicules qui circulent dans les deux sens sur les voies citées en second lieu:

– les voies de la jonction «Nord/Sud», aux voies du contournement des parkings;
– les voies du contournement des parkings, aux voies de l'accès «Ouest» à l'aérogare;
– la voie de desserte de l'aérogare, aux voies du contournement des parkings;
– les voies d'accès aux parkings «P_D» et «P_A», aux voies du contournement des parkings;
– les quais d'autocars et de taxis, à la voie de l'accès au commissariat / catering de «Luxair»;
– les voies de la sortie de l'aérogare, à la N1.

Ces dispositions sont indiquées sur les voies non prioritaires par le signal B,1.

Art. 3.

Aux endroits ci-après, les conducteurs de véhicules qui circulent sur les voies citées en premier lieu doivent marquer l'arrêt avant de s'engager sur les voies citées en second lieu et céder le passage aux conducteurs de véhicules qui circulent dans les deux sens sur les voies citées en second lieu:

– les voies de la sortie du parking «P_C», aux voies de la jonction «Nord/Sud»;
– les voies de la sortie du parking «P_B», aux voies du contournement des parkings;
– les voies de la sortie des parkings «P_A» et «P_D», aux voies de la sortie de l'aérogare.

Ces dispositions sont indiquées sur les voies non prioritaires par le signal B,2a.

Art. 4.

Pour les voies ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules dans le sens indiqué:

– les voies du contournement des parkings, dans le sens des aiguilles d'une montre;
– les voies de la jonction «Nord/Sud», dans le sens sud-nord;
– sur le parking «P_C», le passage reliant les parties ouest et est du parking «P_C», des deux côtés de l'îlot médian, dans le sens est-ouest;
– les voies d'accès à la voie de desserte de l'aérogare, dans le sens est-ouest;
– la voie de desserte de l'aérogare, dans le sens est-ouest;
– les quais d'autocars et de taxis, dans les sens est-ouest;
– la voie de jonction entre la sortie de l'aérogare et le contournement des parkings, dans le sens ouest-est;
– les voies de la sortie de l'aérogare, dans le sens nord-sud.

Ces dispositions sont indiquées dans le sens interdit par le signal C,1a et, dans le sens opposé, par le signal E,13a ou E,13b.

Art. 5.

Pour les voies ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des autocars et des taxis de la zone de validité géographique 1:

– les voies d'accès à la voie de desserte de l'aérogare;
– la voie de desserte de l'aérogare.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,1a complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté autocars et taxis zone 1».

Art. 6.

Pour les voies ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des taxis de la zone de validité géographique 1:

– la voie de droite de l'accès «Ouest» à l'aérogare;
– les deux voies de droite du contournement des parkings, tronçon ouest, à partir de leur intersection avec les voies de l'accès «Ouest» à l'aérogare, jusqu'à leur intersection avec les voies d'accès à la voie de desserte de l'aérogare.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,1a complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté taxis zone 1».

Art. 7.

Pour les voies ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des services de transports publics, des autocars, des véhicules de la Police grand-ducale et des véhicules servant au transport de personnes handicapées et munis d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en cours de validité:

– la voie de gauche de l'accès «Ouest» à l'aérogare,
– la voie de gauche du contournement des parkings, tronçon ouest, à partir de son intersection avec les voies de l'accès «Ouest» à l'aérogare, jusqu'à son intersection avec la sortie du parking «P_B».

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,1a complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté autobus et autocars, véhicules de la Police grand-ducale», ainsi que d'un panneau additionnel du modèle 5b portant l'inscription «excepté» suivie du symbole du fauteuil roulant.

Art. 8.

Pour la voie ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des voitures de location ayant plus de 5 places assises:

– la voie d'accès au parking «P_D».

Cette disposition est indiquée par le signal C,1a complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté voitures de location ayant plus de 5 places assises».

Art. 9.

Aux endroits ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des conducteurs de motocycles à deux roues sans side-car et des conducteurs de cyclomoteurs:

– le chemin de liaison entre l'accès aux parkings «P_A», «P_B» et «P_C» et le parking «P_C»;
– la voie de droite de la sortie du parking «P_C».

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,3a.

Art. 10.

Aux endroits ci-après, l'accès est interdit aux piétons:

– les accès aux parkings «P_A», «P_B», «P_C» et «P_D».

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,3g.

Art. 11.

Aux endroits ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules ayant une largeur totale supérieure à 2 mètres:

– les voies de contournement des parkings, tronçon nord, à partir de leur intersection avec les voies de la jonction «Nord/Sud».

Cette disposition est indiquée par le signal C,5 adapté.

Art. 12.

Aux endroits ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules ayant une hauteur totale supérieure à 2,20 mètres.

– les voies de contournement des parkings, tronçon nord, à partir de leur intersection avec les voies de la jonction «Nord/Sud».

Cette disposition est indiquée par le signal C,6 adapté.

Art. 13.

Aux endroits ci-après, il est interdit aux conducteurs de véhicules de tourner à droite, à l'exception des conducteurs des taxis, des autocars et des véhicules à l'arrêt, en vue notamment d'effectuer l'approvisionnement des commerces:

– les voies du contournement des parkings, tronçon sud, à la hauteur des quais d'autocars et de taxis.

Cette disposition est indiquée par le signal C,11b complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté taxis, autocars et livraison».

Art. 14.

Aux endroits ci-après, le stationnement est interdit, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des véhicules à l'arrêt, en vue notamment d'effectuer l'approvisionnement des commerces:

– les quais d'autocars et de taxis, quais 3.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,18 complété par un panneau additionnel du modèle 2.

Art. 15.

Aux endroits ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des véhicules servant au transport de personnes handicapées et munis d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en cours de validité, le stationnement étant autorisé pour une durée maximale de 30 minutes:

– l'espace entre les voies du contournement des parkings, tronçon sud, et de la voie de desserte de l'aérogare, en aval de la traversée piétonne centrale, aux emplacements marqués comme tels.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,18 complété par un panneau additionnel du modèle 5b portant les inscriptions «excepté» et «max. 30 minutes» ainsi que le symbole du fauteuil roulant.

Art. 16.

Aux endroits ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits,

- des deux côtés de la chaussée:
  - la voie d'accès «Est» à l'aérogare;
  - les voies du contournement des parkings;
  - les voies de la jonction «Nord/Sud»;
  - les voies d'accès «Ouest» à l'aérogare;
  - les voies de la sortie de l'aérogare;
  - les voies de l'accès à la voie de desserte de l'aérogare;
- du côté gauche de la chaussée:
  - la voie de desserte de l'aérogare;
- du côté droit de la chaussée:
  - la voie de desserte de l'aérogare, en aval des emplacements réservés au stationnement des taxis de la zone de validité géographique 1.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,19.

Art. 17.

Aux endroits ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des taxis de la zone de validité géographique 1,

- du côté droit de la chaussée:
  - la voie de desserte de l'aérogare, à partir de l'extrémité ouest de la voie de desserte de l'aérogare jusqu'à la hauteur du passage de police/secours, aux surfaces marquées comme telles;
  - la voie de desserte de l'aérogare, à partir de la traversée piétonne centrale jusqu'à la fin de la voie de desserte de l'aérogare, aux surfaces marquées comme telles.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,19 complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté taxis zone 1».

Art. 18.

Aux endroits ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des autocars:

– le quai d'autocars aménagé à gauche de la voie gauche du contournement des parkings, tronçon sud, en aval de la traversée piétonne centrale;

– les quais d'autocars et de taxis, quais 4 à 8;

– la voie de desserte de l'aérogare, du côté droit de la chaussée, à partir du passage de police/secours jusqu'à la traversée piétonne centrale, aux surfaces marquées comme telles.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,19 complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté autocars».

Art. 19.

Aux endroits ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des services des transports publics:

– le quai d'autobus aménagé à gauche de la voie de gauche du contournement des parkings, tronçon sud, en amont de la traversée piétonne centrale;

– l'arrêt d'autobus aménagé à la voie de droite du contournement des parkings, tronçon sud, en amont de la traversée piétonne centrale.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,19 complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté autobus».

Art. 20.

A l'endroit ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des véhicules de la Police grand-ducale:

– l'espace entre les voies du contournement des parkings, tronçon sud, et de la voie de desserte de l'aérogare, en aval de la traversée piétonne centrale, aux emplacements marqués comme tels.

Cette disposition est indiquée par le signal C,19 complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté véhicules de la Police grand-ducale».

Art. 21.

Aux endroits ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des taxis, l'arrêt et le stationnement étant autorisés pour une durée maximale de 3 minutes:

– les quais d'autocars et de taxis, quais 1 à 2.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,19 complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté taxis max. 3 minutes».

Art. 22.

A l'endroit ci-après, une voie réservée aux véhicules des services de transports publics est aménagée:

– la voie de droite du contournement des parkings, tronçon sud, à la hauteur de l'extrémité ouest de la voie de desserte de l'aérogare jusqu'à la sortie de la voie de desserte de l'aérogare.

Cette disposition est indiquée par le signal D,10.

Art. 23.

Aux endroits ci-après, un passage pour piétons est aménagé:

– la voie d'accès «Est», à l'intersection avec le giratoire de la N1;
– les voies du contournement des parkings, tronçon nord, à la hauteur de la traversée piétonne centrale;
– la voie d'accès «Ouest», à l'intersection avec la N1;
– les voies de contournement des parkings, tronçon sud, à la hauteur de l'extrémité ouest de la voie de desserte de l'aérogare;
– les voies de contournement des parkings, tronçon sud, à la hauteur de la traversée piétonne centrale;
– les voies de contournement des parkings, tronçon sud, en aval de l'intersection avec les voies de la jonction «Nord/Sud»;
– les voies de sortie de l'aérogare, en amont de la sortie des parkings «P_A» et «P_D»;
– les voies de sortie de l'aérogare, en amont de l'intersection avec le giratoire de la N1;
– les voies de la jonction «Nord/Sud», en amont de la sortie du parking «P_C»;
– les voies d'accès aux parkings «P_D» et «P_A», en amont de l'entrée aux parkings;
– la voie de desserte de l'aérogare, à son extrémité ouest;
– la voie de desserte de l'aérogare, à hauteur de l'arrêt d'autobus aménagé à la voie de droite du contournement des parkings;
– la voie de desserte de l'aérogare, à la hauteur de la traversée piétonne centrale;
– sur le parking «P_C» des deux côtés de l'îlot médian aménagé au milieu de la traversée piétonne centrale;
– la voie d'accès au commissariat / catering de «Luxair», à la sortie des quais d'autocars et de taxis.

Ces dispositions sont indiquées par le signal E,11a et par un marquage au sol conforme à l'article 110 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 24.

Aux endroits ci-après, un arrêt d'autobus est aménagé:

– le quai aménagé à gauche de la voie de gauche du contournement des parkings, tronçon sud, en amont de la traversée piétonne centrale;
– la voie de droite du contournement des parkings, tronçon sud, en amont de la traversée piétonne centrale.

Ces dispositions sont indiquées par le signal E,19.

Art. 25.

Les endroits ci-après sont considérés comme places de parcage réservées aux véhicules automoteurs dont la largeur ne dépasse pas 2,00 mètres et dont la hauteur ne dépasse pas 2,20 mètres:

– les parkings «P_A» et «P_B».

Ces dispositions sont indiquées par le signal E,23a ainsi que par les signaux C,5 et C,6 adapté.

Art. 26.

L'endroit ci-après est considéré comme place de parcage réservée aux véhicules automoteurs dont la hauteur ne dépasse pas 2,20 mètres:

– le parking «P_C».

Cette disposition est indiquée par le signal E,23 ainsi que par le signal C,6 adapté.

Art. 27.

Un plan de situation indiquant les voies situées aux abords de l'aérogare telles que mentionnées aux articles 2 à 27, un plan de situation indiquant la partie désignée comme voie de desserte de l'aérogare ainsi qu'un plan de situation indiquant la partie désignée comme quais d'autocars et de taxis sont annexés au présent règlement, dont ils font partie intégrante.

La pose, l'entretien et la conservation des signaux routiers incombent à l'administration des Ponts et Chaussées.

Art. 28.

Les infractions aux dispositions 2 à 27 du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 29.

Le règlement grand-ducal modifié du 19 novembre 2010 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg est abrogé.

Art. 30.

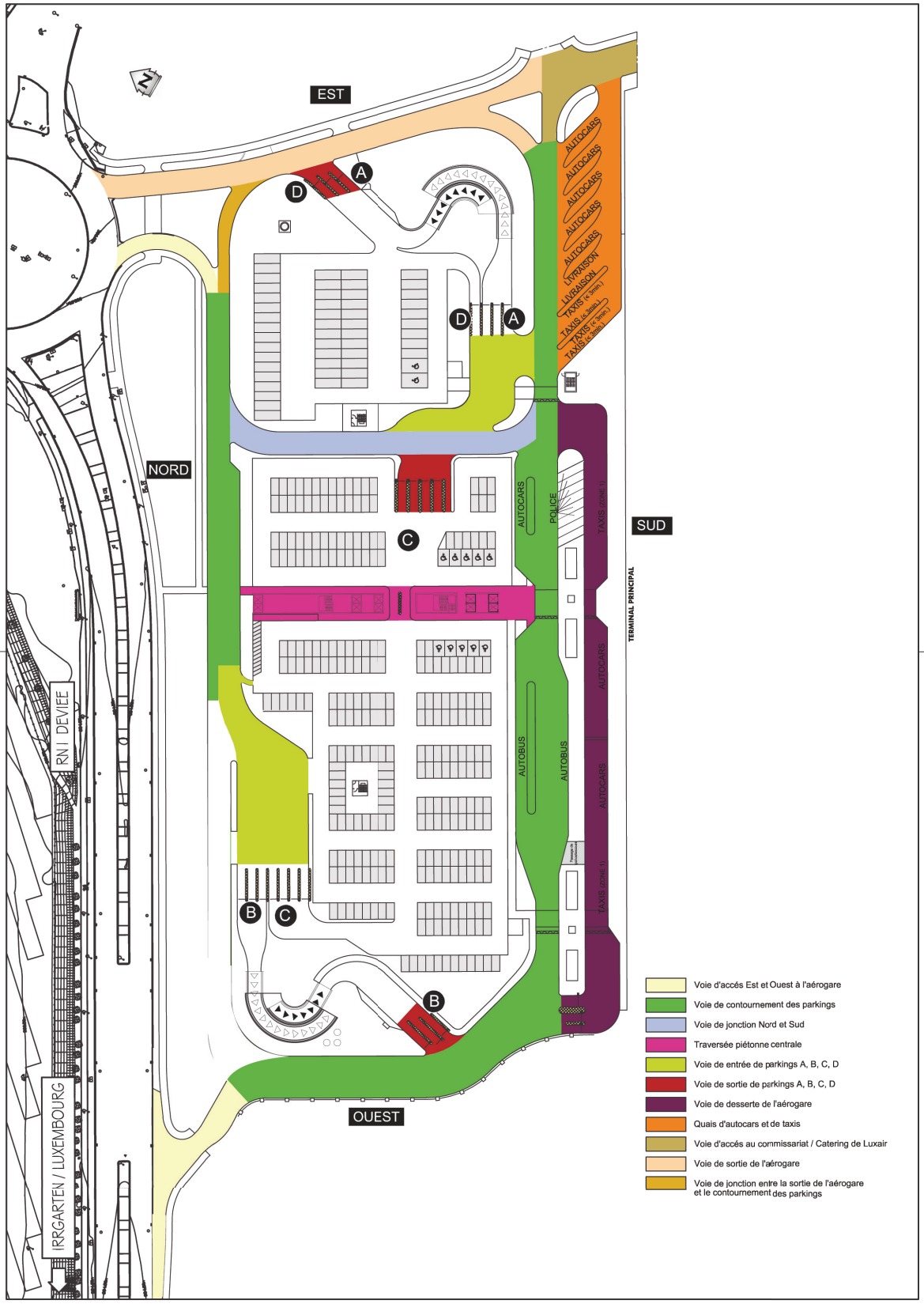
Les dispositions du présent règlement concernant les taxis de la zone de validité géographique 1 entrent en vigueur le 1er septembre 2016. Jusqu'au 31 août 2016, les taxis qui disposent d'un agrément établi conformément aux dispositions du règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg ont accès aux endroits réservés aux taxis de la zone de validité géographique 1 au sens du présent règlement.

Art. 31.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre de la Sécurité intérieure sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Annexe

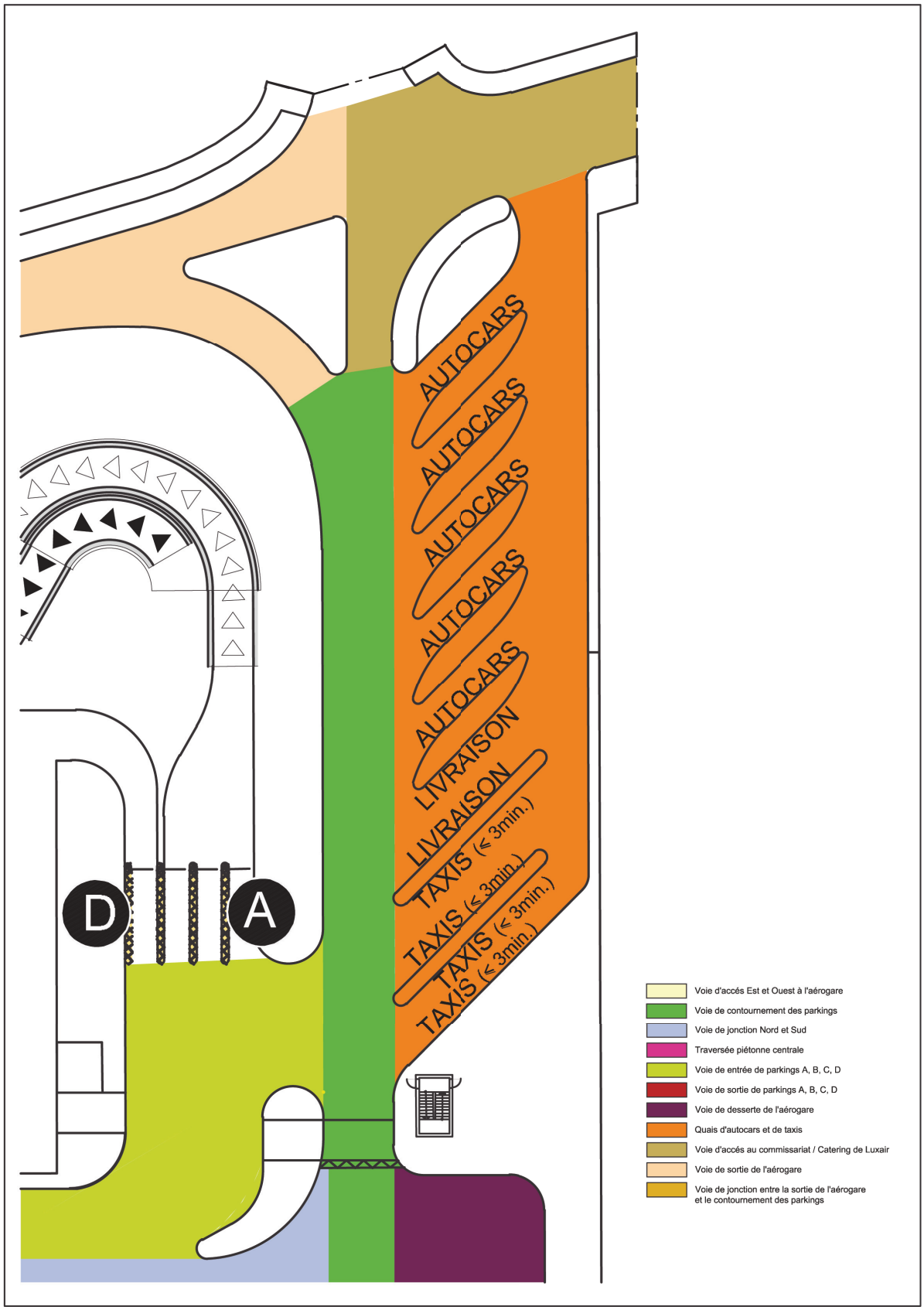
Plan de situation indiquant les voies situées aux abords de l'aérogare



Plan de situation indiquant la partie désignée comme voie de desserte de l'aérogare



Plan de situation indiquant la partie désignée comme quais d'autocars et de taxis



Règlement grand-ducal du 3 mars 2017 concernant les intersections à sens giratoire sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations.

(Mém. A - 294 du 17 mars 2017)

Art. 1er.

Le présent règlement définit les règles auxquelles est soumise la circulation des véhicules, des animaux et des piétons aux intersections à sens giratoire situées sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations, telles qu'énumérées à l'article 2. Ces règles sont indiquées par les signaux routiers afférents de l'article 107 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 2.

Les endroits suivants de la voie publique faisant partie de la voirie de l'Etat sont considérés comme intersections à sens giratoire:

Giratoire	*Voie publique*	*PK*
Echangeur Hamm	A1	6868
Rond-point « Gluck »	A3	1
Rond-point de Merl	A4	55
Rond-point « Belval-Gare »	B40	
Findel	N1	6866
Potaschbierg	N1	23102
Sandweiler-Ouest	N2	6017
Sandweiler-Est	N2	8766
Bous	N2	18683
Cloche d'Or	N4	3965
Leudelange	N4	6520
Grevelsbarriere	N5	5422
Biff	N5	18234
Tossenberg	N6	6712
Mamer-Ouest	N6	8805
Windhof	N6	13459
Echangeur Lorentzweiler	N7	11711
Echangeur Mierscherbierg	N7	19040
Erpeldange	N7	30726
Echangeur Ingeldorf	N7	31473
Friedhaff	N7	37868
Schinker	N7	51508
Hosingen Sud	N7	53098
Marnach	N7	60265
Wemperhardt	N7	72650
Remerschen	N10	1379
Junglinster « Lënster Bierg »	N11	14732
Echternach St. Croix	N11A	518
Bridel	N12	5469
Quatre-Vents	N12	11302
Rippweiler-Barrière	N12	24260
Wiltz-Roullgen	N12	53949
Antoniushof	N12	73849
Reckange	N13	11686
Hellange	N13	24774
Heiderscheid	N15	11404

Pommerloch-Sud	N15	26840
Pommerloch-Nord	N15	27329
Echangeur Altwies	N16	1497
Ellange-Gare	N16	7463
Bleesbruck	N17	2348
Wolser-Schéleck	N31	4912
Niederkorn	N31	28521
Porte de Lamadelaine	N31	33189
PED	N31	33760
ZI um Woeller	N32	247
Gadderscheier-Nord	N32	845
Gadderscheier-Sud	N32	1015
Rocade de Differdange	N32	2106
Bertrange-Rue de l'Industrie	N34	1187
Bertrange-Rue de Strassen	N35	2036
Ehlerange	N37	1
Syren-Est	CR132	11756
Echangeur Wasserbillig	CR141B	322
Dalheim	CR153	4982
Bivange	CR158	2612
Dudelange Z.I. Riedgen	CR161	625
Dudelange Eurohub	CR161	2430
Krackelshaff	CR161	3526
Foetz-CEGEDEL	CR164	2589
Echangeur Bridel Giratoire Sud	CR181	3751
Echangeur Bridel Giratoire Nord	CR181	4227
Biirgerkraiz	CR181	8829
Contern	CR226	10525
Z.A. Bourmicht	CR230	2877
Howald	CR231	1106
Hesperange Z.A.	CR231	1861
Contern « Weiergewan »	CR234	3060
Contern « Rosswenkel »	CR234	3416
Carelshof	CR305	10644
Entrée Parc de Hosingen	CR322	10189
Lentzweiler	CR332B	1052
Bertrange Ecole Européenne	Rue Gaston Thorn	
Junglinster « Lycée »	Contourn. de Junglinster	

Art. 3.

Aux intersections à sens giratoire énumérées à l'article 2, la circulation est réglementée comme suit:

(1) Les conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur les chaussées aboutissant dans le giratoire doivent céder le passage aux conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur la chaussée du giratoire.

Cette disposition est indiquée par le signal B,1.

(2) Les conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur les chaussées aboutissant dans le giratoire doivent passer du côté droit de l'îlot médian situé à la hauteur de l'intersection.

Cette disposition est indiquée par le signal D,2.

(3) Les conducteurs de véhicules et d'animaux qui s'engagent dans le giratoire doivent suivre le sens indiqué par les flèches du signal.

Cette disposition est indiquée par le signal D,3.

(4) Sur les chaussées aboutissant dans les giratoires énumérés ci-dessous, un passage pour piétons est aménagé à l'intersection avec le giratoire:

Giratoire	*Voie publique*	*PR*	*Entrées /Sorties*
Rond-point de Merl	A4	55	Dessertes « Est » de l'A4
Findel	N1	6866	Voie d'accès « Sud » de la N1 Voies d'accès à l'aéroport
Potaschberg	N1	23102	Voies d'accès de la N1 Voie d'accès du CR142
Bous	N2	18683	Voies d'accès de la N2
Leudelange	N4	6520	Voie d'accès « Ouest » de la N4
Biff	N5	18234	Toutes les voies d'accès
Tossenberg	N6	6712	Voies d'accès de la N6 Voie d'accès du CR101 Rue Gaston Thorn
Mamer-Ouest	N6	8805	Voies d'accès de la N6 Voie d'accès du CR102
Windhof	N6	13459	Voie d'accès « Est » de la N6 Voie d'accès de la N13 Voie d'accès du CR110
Echangeur Mierscherbierg	N7	19040	Voie d'accès au dépôt Ponts et Chaussées
Schinker	N7	51508	Voie d'accès « Nord » de la N7 Voie d'accès « Ouest » du CR322
Junglinster « Lënster Bierg »	N11	14732	Toutes les voies d'accès
Bridel	N12	5469	Voies d'accès de la N12 Voie d'accès « Est » du CR181
Pommerloch-Sud	N15	26840	Voie d'accès « Nord » de la N15
Pommerloch-Nord	N15	27329	Voie d'accès « Sud » de la N15
Ellange-Gare	N16	7463	Toutes les voies d'accès
Bleesbruck	N17	2348	Toutes les voies d'accès
Niederkorn	N31	28521	Voie d'accès « Nord » de la N31 Voie d'accès du CR175A
Gadderscheier-Sud	N32	1015	Voie d'accès « Sud » de la N32 Voie d'accès Z.I. Gadderscheier
Bertrange-Rue de l'Industrie	N34	1187	Voies d'accès de la N34 Voie d'accès de la N34A
Bertrange-Rue de Strassen	N35	2036	Toutes les voies d'accès
Ehlerange	N37	1	Voie d'accès de la N37 Voie d'accès « Sud » du CR110
Dudelange « Eurohub »	CR161	2440	Voie d'accès « Ouest » du CR161 Voie d'accès Eurohub
Krackelshaff	CR161	3526	Voie d'accès du CR161A
Foetz-CEGEDEL	CR164	2589	Toutes les voies d'accès
Echangeur Bridel Giratoire Sud	CR181	3751	Voie d'accès « Sud » du CR181
Z.A. Bourmicht	CR230	2877	Voies d'accès du CR230 Voie d'accès de la N34A
Howald	CR231	1106	Voie d'accès « Est » du CR231
Hesperange Z.A.	CR231	1861	Voies d'accès du CR231
Contern « Weiergewan »	CR234	3060	Voies d'accès du CR234
Contern « Rosswenkel »	CR234	3416	Voie d'accès « Nord » du CR234
Bertrange-Ecole Européenne	Rue G. Thorn	Rue Gaston Thorn	Voie d'accès « Fly-over » Voie d'accès Ecole Européenne

Ces dispositions sont indiquées par le signal E,11a.

Art. 4.

Les infractions aux dispositions de l'article 3 du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 5.

Le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015 concernant les intersections à sens giratoire sur les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat en dehors des agglomérations est abrogé.

Art. 6.

Notre Ministre du Développement Durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui est publié au Mémorial.

Poids lourds

Règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique,[1]

(Mém. A - 35 du 16 mai 1994, p. 648)

Modifié par :

Règlement grand-ducal du 27 septembre 1996

(Mém. A - 72 du 18 octobre 1996, p. 2150)

Règlement grand-ducal du 14 juin 2001

(Mém. A - 73 du 27 juin 2001, p. 1498)

Règlement grand-ducal du 2 novembre 2002

(Mém. A - 124 du 15 novembre 2002, p. 2987)

Règlement grand-ducal du 17 novembre 2003.

(Mém. A - 171 du 5 décembre 2003, p. 3353)

Texte coordonné au 5 décembre 2003

Version applicable à partir du 9 décembre 2003

Art. 1er

Au sens du présent règlement, la circulation de transit représente tout mouvement de véhicule automoteur dont le poids total maximum autorisé, avec ou sans remorque, dépasse 3.500 kg et qui est destiné au transport de choses effectué dans les deux sens entre l'Allemagne et la Belgique, entre la France et la Belgique ou entre l'Allemagne et la France à travers le Grand-Duché de Luxembourg, ce mouvement étant caractérisé par le fait que le véhicule en question ne fait l'objet d'aucune rupture de charge sur le territoire du Grand-Duché.

Toutefois, le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules en transit qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par un itinéraire situé au Nord du «point-frontière»[2] de Steinfort-Rosenberg sur la route N6 ou du «point-frontière»[2] de Echternach-Echternacherbruck sur la N11.

(Règl. g.-d. du 17 novembre 2003)

«Il s'applique cependant

– aux véhicules en transit en direction de la France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par la N5,
– aux véhicules en provenance de l'Allemagne, de la France ou de la Belgique qui se rendent au pôle européen de développement,
– aux véhicules qui traversent le Luxembourg en provenance de la Rhénanie-Palatinat et en direction de la Sarre et vice-versa.»

Art. 2.

(Règl. g.-d. du 14 juin 2001)

«Les véhicules en transit visés à l'article 1er sont obligés de suivre les itinéraires ci-après:

1. Les véhicules en provenance de la Belgique et en direction de la France doivent obligatoirement emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A6 et continuer par l'autoroute A3 jusqu'au «point-frontière»[2] de Dudelange-Zoufftgen.

   Toutefois, les véhicules en provenance de la Belgique et en direction de la France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par les voies publiques qui aboutissent à la route N31 ou qui la croisent, doivent continuer par les autoroutes A13 et A3 jusqu'au «point-frontière»[2] de Dudelange-Zoufftgen.»

   (Règl. g.-d. du 17 novembre 2003)

«2. Les véhicules en provenance de la Belgique et en direction de l'Allemagne doivent obligatoirement emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A6, et continuer soit par l'autoroute A1 jusqu'au point-frontière de Wasserbillig, soit par les autoroutes A3 et A13 jusqu'au point-frontière de Schengen-Perl.

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.
2 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 17 novembre 2003.

Toutefois, les véhicules en provenance de la Belgique et en direction de l'Allemagne qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par une voie publique qui aboutit à la route N31 ou qui la croise, doivent rejoindre par le chemin le plus court la route N31 et continuer par l'autoroute A13 ainsi que soit par les autoroutes A4, A6 et A1 jusqu'au point-frontière de Wasserbillig, soit par l'autoroute A13 jusqu'au point-frontière de Schengen-Perl.

3. Les véhicules en provenance de la France et en direction de la Belgique doivent emprunter l'autoroute A3 ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A3 ou A13, et continuer soit par les autoroutes A3 et A6, soit par les autoroutes A4 et A6 jusqu'au point-frontière de Kleinbettingen-Sterpenich, soit par la route N31 jusqu'à la frontière belge.

   Toutefois, les véhicules en provenance de la France et en direction de la Belgique qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par le chemin CR190 doivent rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A3 et continuer soit par l'autoroute A6 jusqu'au point-frontière de Kleinbettingen-Sterpenich, soit par l'autoroute A13 et la route N31 jusqu'à la frontière belge.

   Pour les véhicules en provenance de la France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par le CR152B ou par le CR152B et le CR152 l'itinéraire prescrit pour rejoindre l'autoroute A13 emprunte la N10, le CR152C, la N2, la N13 et la N16 jusqu'à l'échangeur Altwies de l'autoroute A13.

   Par ailleurs, les véhicules, qui en provenance de la France entrent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par la route N5, doivent soit rejoindre l'autoroute A13 par l'itinéraire formé par les routes N5F et N31 et continuer par les autoroutes A4 et A6 jusqu'au point-frontière Kleinbettingen-Sterpenich, soit emprunter la route N5F jusqu'à la frontière belge.

4. Les véhicules en provenance de la France et en direction de l'Allemagne doivent emprunter l'autoroute A3 ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A13, et continuer soit par les autoroutes A3 et A1, ou par les autoroutes A4, A6 et A1 jusqu'au point-frontière de Wasserbillig, soit par l'autoroute A13 jusqu'au point-frontière de Schengen-Perl.

   Toutefois, les véhicules en provenance de la France et en direction de l'Allemagne qui entrent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par le chemin CR190 doivent rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A3, et continuer soit par l'autoroute A13 jusqu'au point-frontière de Schengen-Perl, soit par les autoroutes A3 et A1 jusqu'au point-frontière de Wasserbillig.»

   (Règl. g.-d. du 14 juin 2001)

«5. Les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la France doivent emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A1 et continuer par l'autoroute A3 jusqu'au «point-frontière »[1] de Dudelange-Zoufftgen.»

   (Règl. g.-d. du 17 novembre 2003)

   «Toutefois, les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par une voie publique située au sud du point-frontière de Wormeldange, doivent emprunter ou rejoindre l'autoroute A13, et continuer par l'autoroute A3 jusqu'au point-frontière de Dudelange-Zoufftgen selon les itinéraires suivants:

   a) pour les véhicules entrant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par la N10 à Schengen l'itinéraire prescrit pour rejoindre l'autoroute A13 emprunte à partir du pont de la Moselle à Schengen la N10, le CR152C, la N2, la N13 et la N16 jusqu'à l'échangeur Altwies de l'autoroute A13;

   b) pour les véhicules entrant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par la N2, l'itinéraire prescrit pour rejoindre l'autoroute A13 emprunte à partir du pont de la Moselle à Remich, la N2, la N13 et la N16 jusqu'à l'échangeur Altwies de l'autoroute A13.»

   (Règl. g.-d. du 2 novembre 2002)

   «Par ailleurs, les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par le «point-frontière»[1] d'Echternach-Echternacherbruck doivent rejoindre par le chemin le plus court la route N11 et continuer, à partir de l'échangeur Waldhof par l'autoroute A7 jusqu'à la jonction de Grunewald, ainsi que par les autoroutes A1 et A3 jusqu'au «point-frontière»[1] de Dudelange-Zouftgen.»

   (Règl. g.-d. du 14 juin 2001)

«6. Les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la Belgique doivent emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A1 et continuer par l'autoroute A6 jusqu'au «point-frontière»[1] de Kleinbettingen-Sterpenich.»

   (Règl. g.-d. du 17 novembre 2003)

   «Toutefois, les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la Belgique qui entrent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par une voie publique située au sud du point-frontière de Wormeldange, doivent emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A13, et continuer soit par les autoroutes A3 et A6 jusqu'au point-frontière de Kleinbettingen-Sterpenich, soit par la route N31 jusqu'à la frontière belge selon les itinéraires suivants:

   a) pour les véhicules entrant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par la N10 à Schengen l'itinéraire prescrit pour rejoindre l'autoroute A13 emprunte à partir du pont de la Moselle à Schengen la N10, le CR152C, la N2, la N13 et la N16 jusqu'à l'échangeur Altwies de l'autoroute A13;

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 17 novembre 2003.

b) pour les véhicules entrant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par la N2, l'itinéraire prescrit pour rejoindre l'autoroute A13 emprunte à partir du pont de la Moselle à Remich, la N2, la N13 et la N16 jusqu'à l'échangeur Altwies de l'autoroute A13.»

(Règl. g.-d. du 2 novembre 2002)

«Par ailleurs, les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la Belgique qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par le «point-frontière»[1] d'Echternach-Echternacherbruck doivent rejoindre par le chemin le plus court la route N11 et continuer, à partir de l'échangeur Waldhof par l'autoroute A7 jusqu'à la jonction de Grunewald, ainsi que par les autoroutes A1 et A6 jusqu'au «point-frontière»[1] Kleinbettingen-Sterpenich.»

(Règl. g.-d. du 14 juin 2001)

«7. Les véhicules qui se rendent au Pôle européen de développement doivent rejoindre par le chemin le plus court les itinéraires précités et emprunter respectivement:

– à partir de l'autoroute A6, les autoroutes A4 et A13 ainsi que la route N31 et»

(Règl. g.-d. du 17 novembre 2003)

«– à partir de la Croix de Bettembourg, l'autoroute A13 et la route N31.

8. Les véhicules en provenance de la Rhénanie-Palatinat et en direction de la Sarre doivent emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A1 et continuer par les autoroutes A3 et A13 jusqu'à la frontière allemande.

Sans préjudice des dispositions du règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg, les véhicules en provenance de la Sarre et en direction de la Rhénanie-Palatinat doivent emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A13 et continuer par les autoroutes A3 et A1 jusqu'à la frontière allemande.

9. Sans préjudice des dispositions de l'article 2 modifié du règlement du 13 juillet 1995 déviant certains trafics de poids lourds sur la Collectrice du Sud (A13) et de l'article 1er du règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg, le chemin le plus court pour rejoindre un itinéraire obligatoire s'effectue par le réseau des routes nationales (N).

Par dérogation, il s'effectue

– en provenance de la route N10 par le chemin CR152C à Remich,
– par l'itinéraire direct formé par le CR165, la route N33, le CR165 entre l'intersection avec la route N31 à Kayl et l'échangeur de l'autoroute A13,
– en provenance du chemin CR190, par le chemin CR190A, le chemin CR184 entre son intersection avec le chemin CR190A et son intersection avec le chemin CR160, le chemin CR160 entre son intersection avec le chemin CR184 et son intersection avec le chemin CR161 ainsi que le chemin CR161 entre son intersection avec le chemin CR160 et son intersection avec la route N38,
– en provenance de la route N10 ou de la route N11A par le chemin CR366 à Echternach entre son intersection avec la route N11A et son intersection avec la route N11.»

Art. 3.

Les prescriptions qui précèdent sont indiquées par la signalisation routière suivante:

1) le signal C,3e comportant l'inscription du chiffre 3,5 t sur la silhouette du véhicule, complété par un panneau additionnel avec respectivement les inscriptions «Transit Belgique», «Transit France», «Transit Allemagne» et «Transit Allemagne/France»;
2) un présignal comportant les inscriptions suivantes:
   – «transit»;
   – la reproduction de la silhouette du véhicule du signal C,3e avec l'inscription du chiffre 3,5 t;
   – la définition de la direction, respectivement «Belgique», «France», «Allemagne» et «Allemagne/France»;
   – la reproduction du signal E,15;
   – «sens obligatoire»;
   – une flèche en couleur noire, indiquant la direction à emprunter, ainsi que la distance jusqu'à l'intersection.

Ces signaux sont placés et conservés par l'Administration des Ponts et Chaussées.

Art. 4.

Les prescriptions de l'article 2 ne sont pas applicables aux véhicules qui effectuent un transport dont les poids et dimensions dépassent les maxima réglementaires, si l'autorisation ministérielle prescrit un itinéraire qui n'est pas conforme aux dispositions en question.

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 17 novembre 2003.

Art. 5.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 6.

Le règlement grand-ducal modifié du 28 juin 1982 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique est abrogé.

Art. 7.

Les lettres d) et f) du paragraphe 5 de l'article 111 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques sont remplacées par le texte suivant:

«d) B1 (ou E411): Contournement de Luxembourg
(tronçon Strassen-Irrgarten)
f) A13: rond-point Biff - échangeur Hellange.»

Art. 8.

Le chapitre B «Règlement grand-ducal du 28 juin 1982 limitant la circulation sur une partie de la voie publique» du catalogue des avertissements taxés annexé au 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:

«B. Règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation sur une partie de la voie publique

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
	Fait pour le conducteur d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses dont le poids total maximum autorisé, avec ou sans remorque, dépasse 3.500 kg, et qui se trouve en circulation de transit entre la France et la Belgique, entre la Belgique et la France, entre la France et l'Allemagne, entre l'Allemagne et la France, entre la Belgique et l'Allemagne, entre l'Allemagne et la Belgique ou entre l'Allemagne et le pôle européen de développement de quitter l'itinéraire prescrit*				3.000

(*) Le fait de ne pas suivre un tronçon routier de l'itinéraire prescrit qui ne fait pas partie du réseau autoroutier est sanctionné par une taxe de 1.500 francs.»

Art. 9.

Notre Ministre des Transports et Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre de la Force Publique et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur dès l'ouverture du tronçon du boulevard de contournement B1 de la Ville de Luxembourg entre la Croix de Gasperich et le lieu-dit Irrgarten.

Règlement grand-ducal du 13 juillet 1995 déviant certains trafics de poids lourds sur la Collectrice du Sud (A 13),[1]

(Mém. A - 60 du 25 juillet 1995, p. 1481)

modifié par :

Règlement grand-ducal du 27 septembre 1996

(Mém. A - 72 du 18 octobre 1996, p. 2150)

Règlement grand-ducal du 14 juin 2001.

(Mém. A - 73 du 27 juin 2001, p. 1498)

Texte coordonné au 27 juin 2001

Version applicable à partir du 1er juillet 2001

Art. 1er

(Règl. g.-d. du 14 juin 2001)

«L'accès des voies publiques suivantes est interdit dans le sens indiqué ou les deux sens aux conducteurs des véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg:

1) la N5 dans la traversée de Pétange, de l'intersection avec les chemins vicinaux dénommés «rue des Ateliers» et «rue Jules Hemmer» jusqu'à l'intersection avec la N5B, de l'intersection avec la N5D jusqu'à l'intersection avec le chemin vicinal dénommé «rue Pierre Grégoire» ainsi que, dans la traversée de Rodange, de l'intersection avec la N5F jusqu'à l'intersection avec le chemin vicinal dénommé «chemin de Brouck»;
2) la N5E, de l'intersection avec la N31 jusqu'à l'intersection avec la N5;
3) la N31, du rond-point «Raemerich» à Esch-sur-Alzette jusqu'à l'intersection avec le chemin vicinal dénommé «rue Jean Anen» à Belvaux, dans les deux sens;
4) le CR110,
   a) de l'intersection avec la N5 à Bascharage jusqu'à l'intersection avec la N32 vers l'échangeur «Woeller» de la A13, dans les deux sens;
   b) de l'intersection avec le CR178 au lieu-dit «Aessen» jusqu'au carrefour giratoire avec la N37 au lieu-dit «Neiwiss» à proximité du passage supérieur de la A4, dans les deux sens;
5) le CR164, du giratoire «Bicheler» à la hauteur de l'échangeur de Foetz de la A4 jusqu'à l'intersection avec le CR172 à Mondercange, dans les deux sens;
6) le CR168, du giratoire «Viaduc» à Esch-sur-Alzette jusqu'au giratoire à l'intérieur de Belvaux, dans les deux sens;
7) le CR172, de l'intersection avec le CR110 à Ehlerange jusqu'à l'intersection avec le CR106 à Mondercange, dans les deux sens;
8) le CR174,
   a) de l'intersection avec la N31 à proximité du poste de distribution S.O.T.E.L. à Esch-sur-Alzette jusqu'à l'intersection avec la N32, dans les deux sens;
   b) du carrefour giratoire avec le «Petit Contournement» à Differdange jusqu'à un point situé au Nord de l'accès de l'établissement EFCO, dans les deux sens;
   c) du chemin vicinal menant vers le lieu-dit «Bache-Jang» jusqu'au point de repère pr 1.900, dans les deux sens.
9) le CR175, de l'échangeur «de Sanem» de la A13 jusqu'à l'intersection avec le CR110 à Sanem, dans les deux sens;
10) le CR176 de l'intersection avec le CR174 jusqu'à l'intersection au lieu-dit «um Réierwee» avec le chemin vicinal, dans les deux sens;
11) le CR178,
   a) à partir de l'intersection avec la N31 à Belvaux, jusqu'à et y compris l'intersection avec le chemin vicinal dénommé «rue Welu-Scherer» dans les deux sens;
   b) du carrefour giratoire avec la N31 à Belvaux jusqu'à l'intersection avec le CR110 au lieu-dit «Aessen», dans les deux sens.
12) les chemins vicinaux
   a) situé entre les lieux-dits «Pëllestack» et «Rädenschleed», de l'intersection avec le CR176 jusqu'à l'intersection avec le CR174, dans les deux sens;

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

b) passant par le lieu-dit «op der Wollefskaul», de l'intersection avec le CR176 jusqu'à l'intersection avec le chemin vicinal cité sous a), dans les deux sens;

c) menant de l'intersection avec le CR176 jusqu'à l'intersection avec le chemin vicinal constituant le prolongement de la «rue de l'Hôpital» à Differdange au lieu-dit «Kléngelbur», dans les deux sens;

d) menant du CR174 au lieu-dit «Bache-Jang», dans les deux sens;

e) dénommé «rue Woiver» à Differdange, de l'intersection avec le CR174 jusqu'au chemin vicinal dénommé «rocade de Differdange», dans les deux sens;

f) dénommé «rue de Luxembourg» à Pétange, de son intersection avec la N5 jusqu'à son intersection avec le chemin vicinal dénommé «rue du Moulin».

La même interdiction vaut pour les chemins vicinaux autres que ceux mentionnés au chiffre 12) du premier alinéa qui sont adjacents aux voies publiques étatiques interdites en vertu du premier alinéa, pour autant que ces chemins vicinaux soient seulement accessibles par lesdites voies publiques.»

Art. 2.

Les interdictions de l'article 1er ne sont pas applicables aux riverains et à leurs fournisseurs. (*Règl. g.-d. du 14 juin 2001*) «Par ailleurs, l'interdiction d'accès prévue au chiffre 8, lettre b) du premier alinéa de l'article 1er ne s'applique pas aux véhicules à destination ou en provenance du site enclavé de l'établissement EFCO.»

Il en est de même pour les conducteurs de véhicules qui effectuent un transport dont les poids et dimensions dépassent les maxima réglementaires, si l'autorisation ministérielle prescrit un itinéraire qui n'est pas conforme aux dispositions en question.

Les interdictions ne sont pas non plus applicables, lorsque la circulation sur l'autoroute A 13 est entravée, et que l'Administration des Ponts et Chaussées aura masqué les signaux dont question au premier alinéa de l'article 3.

Art. 3.

L'interdiction en question est indiquée par le signal C, 3e portant sur la silhouette du véhicule le chiffre «3,5 t» et complété par un panneau additionnel avec l'inscription «excepté riverains et fournisseurs». (*Règl. g.-d. du 14 juin 2001*) «Le panneau additionnel complétant ledit signal posé pour indiquer l'interdiction d'accès prévue au chiffre 8, lettre b) du premier alinéa de l'article 1er porte l'inscription «excepté riverains et fournisseurs (Règlement g.-d. du 14 juin 2001)».»

Les signaux sont posés et conservés par l'Administration des Ponts et Chaussées sur la voirie de l'Etat et par les Communes territorialement compétentes sur la voirie vicinale.

L'Administration des Ponts et Chaussées assurera par ailleurs la mise en place d'une signalisation directionnelle destinée à montrer aux conducteurs des véhicules concernés par les interdictions de l'article 1er le chemin le plus court vers l'autoroute A 13.

Art. 4.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques, tel que cet article a été amendé par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines.

Art. 5.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de la Force Publique 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 août 1995.

Règlement grand-ducal du 6 janvier 1997 interdisant la circulation des poids lourds sur certains chemins repris menant vers la N 7 entre Luxembourg et Lorentzweiler.[1]

(Mém. A - 1 du 13 janvier 1997, p. 2)

Art. 1er.

1. L'accès des voies publiques suivantes est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs qui sont destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, à l'exception des véhicules affectés au service du combat de gel, dans les sens indiqués ci-après:

a) le CR 125 à partir de son intersection avec le CR 126 en direction de son intersection avec la N 7;

b) l'itinéraire formé par les tronçons du CR 126, du CR 125 et du CR 124 à partir de l'intersection du CR 126 avec le CR 119 jusqu'à l'intersection du CR 125 avec le CR 124 à l'intérieur de Asselscheuer;

c) le CR 124 à partir de son intersection avec le CR 125 jusqu'à son intersection avec la N 7 à l'intérieur de Heisdorf.

d) le CR 124 à partir de son intersection avec le CR 125 à l'intérieur de Asselscheuer jusqu'à son intersection avec le CR 119.

Ces interdictions s'appliquent jusqu'au pied de la descente des tronçons visés au présent paragraphe.

2. L'accès des voies publiques suivantes est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs qui sont destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, à l'exception des riverains et des fournisseurs, dans les sens indiqués ci-après:

a) le CR 122 à partir de son intersection avec le CR 125 à l'intérieur de Blaschette jusqu'à son intersection avec la N 7 à l'intérieur de Lorentzweiler;

b) le CR 124 à partir de son intersection avec la N 7 jusqu'à son intersection avec le CR 125;

c) le CR 125 à partir de son intersection avec la N 7 jusqu'à son intersection avec le CR 126;

d) l'itinéraire formé par les tronçons du CR 125 et du CR 126 à partir de l'intersection du CR 125 avec le CR 122 à l'intérieur de Blaschette jusqu'à l'intersection du CR 126 avec le CR 119 au lieu-dit Stafelter;

e) le chemin vicinal «Ancienne route d'Echternach» à l'intérieur de Dommeldange, à partir de son intersection avec la N 11 jusqu'à son intersection avec le CR 233;

f) le CR 233 à partir de son intersection avec le chemin vicinal «Ancienne route d'Echternach» à l'intérieur de Dommeldange, jusqu'à son intersection avec la N 7 à l'intérieur de Walferdange;

g) le CR 233 à partir de son intersection avec la N 7 à l'intérieur de Walferdange jusqu'à son intersection avec le chemin vicinal «Ancienne route d'Echternach» à l'intérieur de Dommeldange.

La même interdiction vaut pour les chemins vicinaux adjacents aux voies publiques interdites en vertu du présent paragraphe, pour autant que ces chemins vicinaux sont seulement accessibles par lesdites voies publiques.

3. L'accès de l'itinéraire formé par les tronçons du CR 215 et du CR 181 à partir de l'intersection du CR 215 avec la N 12 à l'intérieur de Bridel jusqu'à l'intersection du CR 181 avec la N 7 à l'intérieur de Béreldange est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs qui effectuent des transports de marchandises dangereuses soumis à la signalisation de danger prévue par le règlement grand-ducal modifié du 10 avril 1986 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

Art. 2.

Les interdictions de l'article 1er ne sont pas applicables aux conducteurs de véhicules qui effectuent un transport dont les poids et dimensions dépassent les maxima réglementaires, si l'autorisation ministérielle prescrit un itinéraire qui n'est pas conforme aux dispositions en question.

Ces interdictions ne sont pas non plus applicables, lorsque la circulation sur des axes parallèles aux voies publiques interdites est temporairement entravée, et que l'Administration des Ponts et Chaussées aura masqué les signaux dont question à l'article 3.

Art. 3.

L'interdiction du paragraphe 1. de l'article 1er est indiquée par le signal C,3e portant sur la silhouette du véhicule le chiffre «3,5t», complété par un panneau additionnel avec l'inscription «excepté combat de gel».

L'interdiction du paragraphe 2. de l'article 1er est indiquée par le même signal, complété par un panneau additionnel avec l'inscription «excepté riverains et fournisseurs» ainsi que, sur les axes repris sous a), b) et c) du paragraphe 2. de l'article 1er, par le signal E,13a, complété par un panneau additionnel comportant le symbole du signal C,3e avec le chiffre «3,5t» sur la silhouette du véhicule et placé au pied de la montée.

L'interdiction du paragraphe 3. de l'article 1er est indiquée par le signal C,3n.

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Les signaux sont posés et conservés par l'Administration des Ponts et Chaussées sur la voirie de l'Etat et par les Communes territorialement compétentes sur la voirie vicinale.

L'Administration des Ponts et Chaussées assure par ailleurs la mise en place d'une signalisation directionnelle destinée à montrer aux conducteurs des véhicules concernés par les interdictions de l'article 1er le chemin le plus court pour contourner les tronçons interdits, conformément à l'article 1er.

Art. 4.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques, tel que cet article a été amendé par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines.

Art. 5.

Sont abrogés:

– le règlement grand-ducal du 31 août 1989 sur la réglementation et la signalisation routières sur les chemins repris 124 et 125 sur le territoire de la commune de Walferdange;

– le règlement grand-ducal du 2 décembre 1993 concernant la réglementation et la signalisation routières sur le CR124, points kilométriques 0,840 - 3,510 à Heisdorf et le CR124, points kilomètriques 0,000 - 2,549 à Helmsange.

Art. 6.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de la Force Publique 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 15 janvier 1997.

Règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés.[1]

(Mém. A - 53 du 31 juillet 1997, p. 1675)

Texte coordonné au 5 juillet 1999

Version applicable à partir du 1er janvier 2000

Art. 1er.

Il est interdit aux conducteurs des véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg et qui sont destinés au transport de choses en provenance de la Belgique ou de l'Allemagne et en direction de la France de circuler sur les voies publiques du Grand-Duché de Luxembourg les samedis et veilles des jours fériés énumérés à l'article 3 à partir de 21.30 heures jusqu'à 21.45 heures les dimanches et jours fériés précités.

La même interdiction est d'application pour les véhicules mentionnés au premier alinéa en provenance de la Belgique ou de la France et en direction de l'Allemagne les samedis et veilles des jours fériés énumérés à l'article 3 de 23.30 heures jusqu'à 21.45 heures les dimanches et jours fériés précités.

Art. 2.

L'interdiction de l'article 1er n'est pas applicable:

- aux véhicules transportant des animaux vivants, des denrées périssables d'origine animale, quelque soit leur état (frais, congelé, surgelé ou stabilisé par salaison, fumage, séchage ou stérilisation), des denrées périssables d'origine végétale (fruits et légumes) uniquement à l'état frais ou brut, des fleurs coupées ou des plantes et fleurs en pots;
- aux véhicules effectuant un trajet à vide en relation avec les transports visés au pemier tiret ci-avant, à condition que les véhicules circulent en direction de l'Allemagne
- aux véhicules assurant, pendant la durée des révoltes, la collecte et le transport des produits agricoles du lieu de récolte au lieu de stockage, de conditionnement, de traitement ou de transformation de ces produits;
- aux véhicules en charge indispensable à l'installation de manifestations économiques, sportives, culturelles, éducatives ou politiques régulièrement autorisées;
- aux véhicules transportant exclusivement la presse;
- aux véhicules effectuant des déménagements de bureau ou d'usine;
- aux véhicules de commerçants utilisés pour la vente des produits de ceux-ci dans les foires ou marchés;
- aux véhicules effectuant un transport combiné rail-route entre le lieu de chargement et la gare de transbordement ou la gare de transbordement et le lieu de destination de la marchandise transportée à condition que la distance parcourue n'excède pas 200 km et que le transport ait lieu en direction de l'Allemagne;
- aux véhicules utilisés pour le service urgent de la «Police grand-ducale»[2], de l'armée, des douanes, de la protection civile et des sapeurs-pompiers ainsi qu'aux véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés;
- aux véhicules circulant sous le couvert d'une autorisation exceptionnelle du ministre des Transports augmentant la masse maximale réglementaire prévue à l'article 1er pour des transports destinés notamment à permettre le fonctionnement d'usines à feu continu, à éviter une rupture d'approvisionnement intolérable ou à contribuer à l'exécution de services publics répondant à des besoins collectifs immédiats.

L'autorisation ministérielle prévue au dernier tiret doit pouvoir être exhibée sur toute réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière.

Art. 3.

Par jour férié au sens de l'article 1er on entend:

- le Jour du Nouvel An (1er janvier);
- le lundi de Pâques;
- La Fête du Travail (1er mai);
- l'Ascension;
- le lundi de Pentecôte;
- l'Assomption (15 août);
- la Toussaint (1er novembre);

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

2 Modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 portant création d'un corps de police grand-ducale (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).

– Noël (25 décembre).

Pour les transports en direction de la France s'y ajoutent les 8 mai, 14 juillet et 11 novembre.

Pour les transports en direction de l'Allemagne s'y ajoutent le Vendredi Saint, la Fête-Dieu, le 3 octobre et la St. Etienne (26 décembre).

Art. 4.

Le stationnement et le parcage des véhicules visés à l'interdiction de l'article 1er sont interdits sur la voie publique.

Pendant le temps de l'application de l'interdiction de circuler dudit article 1er il en est de même pour les véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg, qui sont immatriculés ou subissent une rupture de charge au Luxembourg et qui sont destinés au transport de choses en direction de la France ou de l'Allemagne.

Art. 5.

Les membres de la «Police grand-ducale»[1] sont en droit d'enjoindre aux conducteurs des véhicules trouvés en infraction aux interdictions des articles 1er et 4 de regagner respectivement le pays de leur provenance ou le lieu d'établissement ou de chargement/déchargement au Luxembourg.

Art. 6.

Les infractions au présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 7.

Le catalogue des avertissements taxés annexé au règlement grand-ducal modifié 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 complété par une nouvelle lettre D. «règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds pendant les dimanches et jours fériés» libellée comme suit:

D. Règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds pendant les dimanches et jours fériés

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
0001-01	inobservation par le conducteur d'un véhicule automoteur dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg et qui est destiné au transport de choses en provenance de la Belgique, de la France ou de l'Allemagne et en direction de la France ou de l'Allemagne de l'interdiction de circuler entre respectivement 21.30 hrs et 23.30 hrs les samedis et veilles des jours fériés prévus jusqu'à 21.45 hrs les dimanches et jours fériés			3.000	
002-01	défaut d'autorisation ministérielle exceptionnelle pour déroger à l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés			3.000	
002-02	défaut de pouvoir exhiber sur réquisition l'autorisation ministérielle exceptionnelle pour déroger à l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés	1.000			
004-01	inobservation de l'interdiction de stationner ou de parquer sur la voie publique pendant la durée de l'interdiction de circuler sur les dimanches et jours fériés			3.000	
005-01	défaut de suivre l'injonction de regagner, selon le cas, le pays de provenance ou le lieu de chargement ou d'établissement d'un véhicule en infraction aux interdictions de circuler ou de stationner/parquer prévues par le règlement grand-ducal du 19 juillet 1997				6.000

Art. 8.

Notre ministre des Travaux Publics, Notre ministre des Transports, Notre ministre de la Justice et Notre ministre de la Force Publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

---

1 Modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 portant création d'un corps de police grand-ducale (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).

Règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg.[1]

(Mém. A - 171 du 5 décembre 2003, p. 3352)

Art. 1er.

L'accès aux voies publiques énumérées ci-après est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs:

– le CR150, entre son intersection avec le CR152 à Burmerange et son intersection avec le CR152 à Remerschen;
– le CR152, entre son intersection avec le CR150 à Burmerange et son intersection avec le CR152B à Schengen;
– la N16, entre son intersection avec la N16A à Mondorf-les-Bains et l'échangeur Mondorf reliant l'autoroute A13 avec la route N16.

Cette réglementation est indiquée par le signal C,3e «accès interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses» portant l'inscription «3,5t» et complété par un panneau additionnel conforme au modèle 11 «excepté riverains et fournisseurs» de l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 2.

L'accès aux voies publiques énumérées ci-après est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs, dans le sens indiqué ci-après:

– l'échangeur de Schengen de la A13, bretelle d'accès en direction de la Croix de Bettembourg, entre la N10 et la A13;
– le CR151, à partir de l'intersection avec la route N16 au lieu-dit «Kapebësch» jusqu'à l'intersection avec le CR152 à Bech-Kleinmacher;
– le CR162, à partir de l'intersection avec le CR150A à Elvange jusqu'à l'intersection avec le CR152 à Wintrange.

Cette réglementation est indiquée par le signal C,3e «accès interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses» portant l'inscription «3,5t» sur la silhouette du véhicule et par le signal E,13a «voie à sens unique» complété par le panneau additionnel conforme au modèle 5 de l'article 107 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité portant le symbole du véhicule automoteur destiné au transport de choses avec l'inscription «3,5t». Les signaux sont complétés par le panneau additionnel conforme au modèle 11 «excepté riverains et fournisseurs» de l'article 107 précité.

Art. 3.

Les infractions aux dispositions des articles 1er et 2 du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 4.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

---

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Règlement grand-ducal du 31 octobre 2007 concernant l'interdiction de dépassement pour les poids lourds sur une partie du réseau autoroutier,[1]

(Mém. A - 201 du 15 novembre 2007, p. 3538)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 29 juillet 2008.

(Mém. A - 132 du 1er septembre 2008, p. 1990)

Texte coordonné au 1er septembre 2008

Version applicable à partir du 5 septembre 2008

Art. 1er.

(Règl. g.-d. du 29 juillet 2008)

«Le présent règlement grand-ducal s'applique aux véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg et qui sont destinés au transport de choses.»

Art. 2.

Sur les tronçons autoroutiers suivants, le dépassement est interdit aux conducteurs des véhicules dont question à l'article 1er:

Autoroute A1	entre les PK* 0,000 et 17,000
	entre les PK 17,000 et 0,000
Autoroute A3	entre les PK 0 et 7,300
	entre les PK 7,300 et 0
Autoroute A6	entre les PK 0,000 et 12,500
	entre les PK 12,500 et 0,000

* PK: point kilométrique

Il est interdit à ces mêmes conducteurs de dépasser sur les bretelles des autoroutes A3 et A6.

Art. 3.

(Règl. g.-d. du 29 juillet 2008)

«La prescription de l'article 2 est indiquée par le signal routier C,13ba qui est complété par un panneau additionnel portant le symbole du véhicule automoteur destiné au transport de choses avec l'inscription «7,5t». La fin de l'interdiction de dépassement est indiquée par le signal routier C,17d.»

Art. 4.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 5.

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

---

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Règlement grand-ducal du 2 juillet 2009 concernant la circulation des poids lourds ayant pour destination les zones industrielles de Bettembourg, l'Eurohub ou le Terminal ferroviaire.[1]

(Mém. A - 162 du 13 juillet 2009, p. 2374)

Art. 1er.

Sur l'autoroute A3, en amont de l'échangeur de Livange (P.K. 5740) et jusqu'à la croix de Bettembourg (P.K. 9700), en direction du point-frontière de Dudelange-Zoufftgen, les conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, est supérieure à 3,5 tonnes, qui ont pour destination les zones industrielles dénommées Wolser, Schéleck, Riedgen et Krakelshaff, la zone industrielle de Livange, Eurohub ou le Terminal ferroviaire, doivent suivre la direction obligatoire telle qu'indiquée par la signalisation en place.

Art. 2.

A partir des tronçons de la voirie normale menant vers le réseau autoroutier, énumérés ci-dessous, les conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, est supérieure à 3,5 tonnes, qui ont pour destination les zones industrielles dénommées Wolser, Schéleck, Riedgen et Krakelshaff, la zone industrielle de Livange, Eurohub ou le Terminal ferroviaire, doivent suivre la direction obligatoire telle qu'indiquée par la signalisation en place:

1) de la N13 en amont de l'échangeur Pontpierre de l'autoroute A4, en direction de Pontpierre;
2) du CR179 en amont de l'échangeur Schifflange de l'autoroute A13, en direction du Dumontshaff;
3) du CR164 en amont du giratoire «Z.I. Lëtzebuerger Heck» en amont de l'échangeur Schifflange, en direction de l'autoroute A13;
4) du CR165 en amont de l'échangeur de Kayl de l'autoroute A13, en direction de Noertzange.

Art. 3.

Les dispositions qui précèdent sont indiquées par le signal D,1a adapté, complété par un panneau additionnel reproduisant le symbole du véhicule automoteur destiné au transport de choses portant l'inscription 3,5t et comportant respectivement les inscriptions «Wolser», «Schéleck», «Riedgen», «Krakelshaff», «zone industrielle de Livange», «Eurohub» ou «Terminal ferroviaire».

Ces signaux sont placés et conservés par l'Administration des Ponts et Chaussées.

Art. 4.

Les infractions aux dispositions des articles 1er et 2 sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 5.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Travaux Publics et Notre Ministre de la Justice 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 septembre 2009.

---

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Règlement grand-ducal du 28 juillet 2014

1 concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées et

2. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.[1]

(Mém. A - 150 du 6 août 2014, p. 2344)

Chapitre 1er.- Circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées

Art. 1er.

Le présent règlement grand-ducal a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles la circulation des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, autorisés par le ministre ayant les transports dans ses attributions, à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, est admise sur les voies publiques considérées comme autoroutes conformément à l'article 111 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 2.

La circulation des véhicules visés à l'article 1er, autres que les grues mobiles, est interdite sur les autoroutes:

– du lundi au jeudi de 07.00 à 09.00 h et de 16.30 à 19.00 h et
– les vendredis et veilles de jours fériés légaux de 07.00 à 09.00 h et de 13.30 à 19.00 h.

Dans des cas exceptionnels, dûment justifiés, le ministre ayant les transports dans ses attributions peut délivrer des autorisations individuelles dérogeant à l'alinéa précédent

Art. 3.

La circulation des véhicules visés à l'article 1er est également interdite sur les autoroutes en cas de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre ou lorsque les conditions de visibilité sont réduites en raison des conditions atmosphériques ou météorologiques à moins de 200 m.

Art. 4.

La vitesse maximale autorisée des véhicules visés à l'article 1er est limitée à 70 km/h.

Art. 5.

Une escorte de la Police grand-ducale est obligatoire, lorsqu'un véhicule visé à l'article 1er dépasse au moins une des valeurs maximales suivantes:

– largeur: 4,00 m
– longueur: 35,00 m
– hauteur: 4,50 m
– poids en charge: 100,00 t.

Art. 6.

Les autorisations ministérielles dont question à l'article 1er peuvent être assorties de conditions et de réserves supplémentaires dans l'intérêt de la sécurité routière.

Art. 7.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques.

1 Base légale: Loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Chapitre 2.- Modification du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

Art. 8.

L'annexe I «Catalogue des avertissements taxés» qui figure en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points est modifiée comme suit:

1. La lettre N) de la phrase introductive est réintroduite avec le libellé suivant:

   «N) Règlement grand-ducal du 28 juillet 2014 concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées.»

2. La partie A. est modifiée comme suit:

2.1. La rubrique 7 est remplacée par le libellé suivant:

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
7 - 01	Inobservation de l'autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima des dimensions réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques				250	
- 02	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima des dimensions réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques				250	
- 03	IInobservation des conditions réglementaires par un véhicule spécial de l'Armée, un véhicule de génie civil ou à usage public spécial dépassant les dimensions réglementaires				250	

2.2. A la rubrique 12 + 12bis, l'infraction -19 est remplacée par le libellé suivant:

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
- 19	Inobservation des conditions de l'autorisation ministérielle permettant de dépasser ou de diminuer les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques				250	

2.3. La rubrique 12 + 12bis est complétée par une nouvelle infraction -20, insérée après l'infraction -19, avec le libellé suivant:

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
- 20	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant de dépasser ou de diminuer les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques				250	

2.4. A la rubrique 12 + 12bis, les anciennes infractions -20 à -27 sont renumérotées -21 à -28.

3. La partie N) est réintroduite in fine avec le libellé suivant:

«**N) Règlement grand-ducal du 28 juillet 2014 concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées**

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
2 - 01 - 02	Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de l'interdiction de circuler sur les autoroutes, sauf autorisation ministérielle individuelle dérogatoire: – du lundi au jeudi de 07.00 à 09.00 h et de 16.30 à 19.00 h – les vendredis et veilles de jours fériés légaux de 07.00 à 09.00 h et de 13.30 à 19.00 h				 250 250
3	Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de l'interdiction de circuler sur les autoroutes en cas de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre ou lorsque les conditions de visibilité sont réduites en raison des conditions atmosphériques ou météorologiques à moins de 200 m				145
4	Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de la limite de vitesse de 70 km/h sur les autoroutes				145

5	Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de l'obligation d'une escorte de la Police grand-ducale, lorsqu'au moins une des valeurs maximales suivantes est dépassée: – largeur: 4,00 m – longueur: 35,00 m – hauteur: 4,50 m – poids en charge: 100,00 t.				250

Chapitre 3.- Dispositions finales

Art. 9.

La référence au présent règlement grand-ducal peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «règlement grand-ducal du 28 juillet 2014 concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées».

Art. 10.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de la Sécurité intérieure sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Voies et places non ouvertes au public

Règlement grand-ducal du 25 août 1975 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques aux voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers,[1]

(Mém. A - 57 du 8 septembre 1975, p. 1283)

modifié par :

Règlement grand-ducal du 27 septembre 1994.

(Mém. A - 90 du 7 octobre 1994, p. 1711)

Texte coordonné au 7 octobre 1994

Version applicable à partir du 11 octobre 1994

Art. 1er.

Les dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée dans la suite, ainsi que ses mesures d'exécution, sont applicables aux voies et places suivantes, non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers:

1) le plateau du St. Esprit, emplacement de l'ancienne caserne, à Luxembourg;

(Règl. g.-d. du 27 septembre 1994)

«2) les aires de parcage et de circulation des stations de contrôle de Sandweiler, d'Esch-sur-Alzette et de Wilwerwiltz, le terrain d'exercice pour candidats-conducteurs devant la station de contrôle d'Esch-sur-Alzette étant exclusivement réservé aux instructeurs d'auto-école et à leurs candidats.»

Art. 2.

L'ingénieur d'arrondissement compétent des Ponts et Chaussées pourra interdire ou restreindre la circulation sur ces voies et places et y assurer la signalisation routière avec effet obligatoire pour les usagers, conformément aux dispositions du chapitre V, IVe section 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 dans la suite.

L'ingénieur d'arrondissement y interdira le stationnement ou le parcage dépassant «48»[2] heures continues. Il interdira également le stationnement ou le parcage aux véhicules d'un poids total maximum autorisé dépassant 3.500 kg, à l'exception des autobus et autocars.

Art. 3.

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

---

1 Base légale: article 1er de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

2 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 27 septembre 1994.

Règlement grand-ducal du 29 novembre 1977 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à une place non ouverte au public, mais accessible à un certain nombre d'usagers.[1]

(Mém. A - 73 du 10 décembre 1977, p. 2101)

Art. 1er.

Les dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée dans la suite, ainsi que de ses mesures d'exécution sont applicables à la place suivante, non ouverte au public, mais accessible à un certain nombre d'usagers:

la cour devant le Palais de Justice à Luxembourg.

Art. 2.

L'ingénieur-chef de division compétent des Ponts et Chaussées, ci-avant qualifié ingénieur d'arrondissement, pourra interdire ou restreindre la circulation sur cette place et y assurer la signalisation routière avec effet obligatoire pour les usagers, conformément aux dispositions du chapitre V, IVe section 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 dans la suite.

Art. 3.

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

---

1 Base légale: article 1er de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Règlement grand-ducal du 19 mai 1992 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public mais accessibles à un certain nombre d'usagers,

(Mém. A - 36 du 5 juin 1992, p. 1130)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 26 avril 2015.

(Mém. A - 80 du 30 avril 2015, p. 1492)

Texte coordonné au 30 avril 2015

Version applicable à partir du 4 mai 2015

Art. 1er.

Les dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite, ainsi que de ses mesures d'exécution sont applicables aux voies et places suivantes, non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers:

– la cour d'honneur de la Présidence du Gouvernement
– la cour d'honneur du Ministère des Affaires Etrangères
– la cour devant les Ministères des Finances et de l'Agriculture
– la place Clairefontaine (ancienne place St. Maximin)
– la place du St. Esprit
– le trottoir élargi devant le grand parvis de la cathédrale
– la place devant le bâtiment de l'Institut de Formation Administrative
– la cour d'honneur de la Bibliothèque Nationale
– la cour située entre la Maison Mohr deWaldt et le bureau des passeports.

Sur ces voies et places la circulation et le stationnement sont interdits.

Art. 2.

(Règl. g.-d. du 26 avril 2015)

«1. Par dérogation à l'article 1er les voies et places énumérées ci-dessus sont accessibles aux piétons, aux cycles et aux véhicules des catégories suivantes:

a) les voitures officielles des membres du Gouvernement et celles des personnes autorisées à munir leurs véhicules de plaques d'immatriculation portant les lettres latines CD;
b) les véhicules en service urgent de la «Police grand-ducale», de l'armée, des sapeurs-pompiers et de la protection civile ainsi que les ambulances;
c) les véhicules affectés aux services d'entretien, aux services de la voirie et de l'hygiène, ainsi que ceux des fournisseurs.

Les places suivantes sont par ailleurs accessibles aux véhicules de service des départements ministériels qui y sont établis, à condition pour ces véhicules d'être immatriculés dans la série A:

– la cour d'honneur de la Présidence du Gouvernement aux véhicules immatriculés au nom du Ministère d'Etat
– la cour d'honneur du Ministère des Affaires étrangères aux véhicules immatriculés au nom du Ministère des Affaires étrangères
– la cour devant les Ministères des Finances et de l'Agriculture aux véhicules immatriculés au nom d'un de ces deux Ministères.

2. Par dérogation au paragraphe 1er, le stationnement est interdit sur la place Clairefontaine.»

Art. 3.

Les prescriptions qui précèdent sont indiquées par le signal à validité zonale du type H,1c portant les signaux C,2 et C,18 prévus par l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Il portera en outre en-dessous des signaux C,2 et C,18 précités l'inscription «Circulation et stationnement interdits en vertu du règlement grand-ducal du 19 mai 1992». *(Règl. g.-d. du 26 avril 2015)* «Toutefois, sur la place Clairefontaine, les prescriptions qui précèdent sont indiquées par le signal à validité zonale du type H,1c portant les signaux C,2 et C,18 prévus par l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, précité.»

L'administration des Ponts et Chaussées est chargée de la pose et de la conservation desdits signaux.

Art. 4.

Les infractions aux dispositions du présent règlement seront punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée.

Art. 5.

Le règlement grand-ducal modifié du 13 juillet 1979 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public mais accessibles à un certain nombre d'usagers est abrogé.

Art. 6.

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

Règlement grand-ducal du 28 août 1997 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public mais accessibles à un certain nombre d'usagers.[1]

(Mém. A - 72 du 24 septembre 1997, p. 2322)

Texte coordonné au 5 juillet 1999

Version applicable à partir du 1er janvier 2000

Art. 1er.

Les dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée par la suite, ainsi que ses mesures d'exécution sont applicables aux voies et places suivantes, non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers:

– les quais d'autobus y compris les voies d'accès et de sortie situés dans l'enceinte du «Campus scolaire Geesseknäppchen».

Sur ces voies et places la circulation et le stationnement de véhicules automoteurs et cycles à moteur auxiliaire sont interdits.

Art. 2.

Par dérogation aux dispositions de l'article 1er les voies et places énumérées ci-dessus sont accessibles aux piétons, aux conducteurs de cycles, ainsi qu'aux conducteurs des catégories suivantes de véhicules automoteurs:

– les autobus affectés aux transports scolaires;
– les véhicules utilisés pour le service urgent de la «Police grand-ducale»[2], de l'armée, des douanes, de la protection civile, du service d'incendie ainsi que les ambulances, les véhicules affectés au transport de sang et les véhicules du service d'aide médicale urgente;
– les véhicules affectés aux services d'entretien, aux services de la voirie et d'hygiène.

Art. 3.

Les prescriptions qui précèdent sont indiquées par le signal à validité zonale du type H,1c portant les signaux C,2 et C,18 prévus par l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que l'inscription «Circulation et stationnement interdits en vertu du règlement grand-ducal du 28 août 1997».

L'administration des Ponts et Chaussées est chargée de la pose et de la conservation desdits signaux.

Art. 4.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques, tel que cet article a été amendé par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines.

Art. 5.

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

---

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

2 Modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 portant création d'un corps de police grand-ducale (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).

Règlement grand-ducal du 6 août 1999 portant application des dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers,[1]

(Mém. A - 119 du 1er septembre 1999, p. 2166)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 20 décembre 1999.

(Mém. A - 155 du 31 décembre 1999, p 3068)

Texte coordonné au 31 décembre 1999

Version applicable à partir du 4 janvier 2000

Art. 1er.-

Les dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite, ainsi que ses mesures d'exécution sont applicables aux voies et places suivantes, non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers:

– l'accès menant de la rue de Trèves au bâtiment central, aux halls sportifs, ainsi qu'au stade de l'Institut National des Sports, en abrégé INS;
– l'accès menant du Plateau du Rham aux halls sportifs;
– l'accès menant de la rue du Fort Dumoulin au stade de l'INS;
– les cours attenant au bâtiment central et aux halls sportifs de l'INS;
– le stade de l'INS.

Art. 2.

(Règl. g.-d. du 20 décembre 1999)

«Par dérogation aux dispositions de l'article 1er, les voies et places y énumérées sont accessibles aux piétons et aux cyclistes, ainsi qu'aux conducteurs des catégories suivantes de véhicules automoteurs et de cyclomoteurs:

– les véhicules du personnel de l'INS et des services administratifs situés dans l'enceinte de l'INS;
– les véhicules des usagers de l'INS et les clients des services administratifs situés dans l'enceinte de l'INS;
– les véhicules en service urgent de la «Police grand-ducale»[2], de l'armée, des sapeurs-pompiers et de la protection civile, ainsi que les ambulances;
– les véhicules affectés aux services d'entretien, aux services de la voirie et de l'hygiène, ainsi que ceux des fournisseurs.

L'accès des véhicules énumérés au deuxième tiret est limité à la voirie menant de la rue de Trèves jusqu'au bâtiment central.»

Art. 3

1. Sur les voies et places énumérées à l'article 1er la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h.

2. Sur ces voies et places, le stationnement et le parcage ne sont autorisés qu'aux endroits et emplacements spécialement prévus à cette fin et marqués comme tels sur le plan de situation repris en annexe. Les véhicules parqués ou stationnés sans raison valable au-delà de 48 heures doivent être enlevés sur première injonction des agents de la Force Publique.

Les emplacements portant respectivement les numéros 54 et 55 sur ledit plan de situation sont réservés exclusivement aux titulaires du signe distinctif particulier «handicapé physique».

Art. 4

La limitation de vitesse prévue par le paragraphe 1. de l'article 3 est indiquée par le signal C,14 portant le chiffre «30».

L'interdiction d'accès prévu par l'article 1er est indiqué par le signal C,4b, qui porte les symboles du véhicule automoteur, du motocycle et du cyclomoteur et qui est complété par un panneau additionnel avec l'inscription «accès limité en vertu du règlement grand-ducal du 6 août 1999».

L'interdiction de stationner prévu par le paragraphe 2. de l'article 3 est indiquée soit par le signal C,18, soit par un signal de validité zonale portant le signal C,18. Les emplacements et les bandes de stationnement et de parcage sont indiqués par le signal E,23. Les emplacements réservés aux handicapés sont indiqués par le signal C,18 complété par un panneau additionnel, portant l'inscription «excepté (symbole du fauteuil roulant) frei».

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.
2 Modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 portant création d'un corps de police grand-ducale (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).

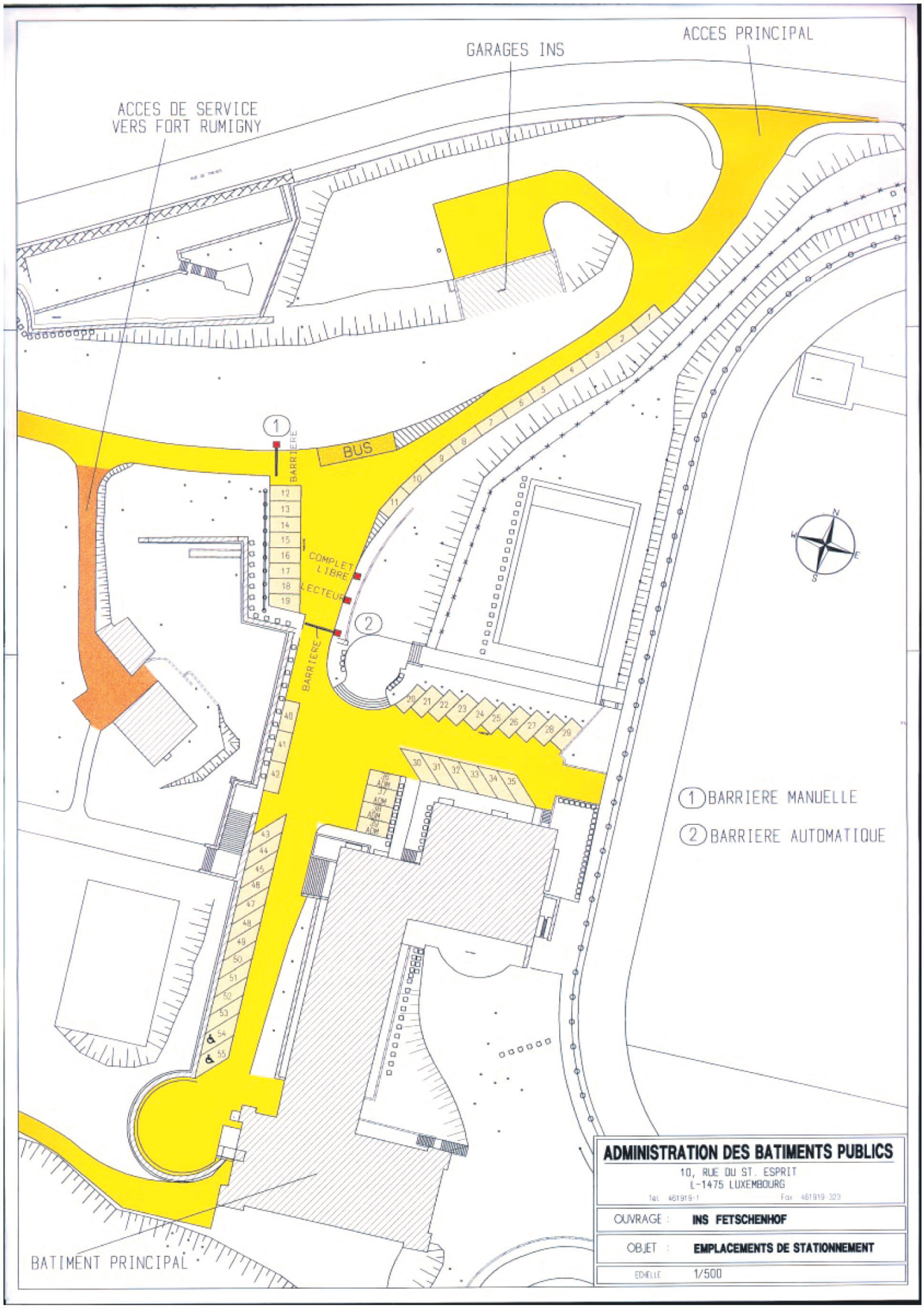
Art. 5

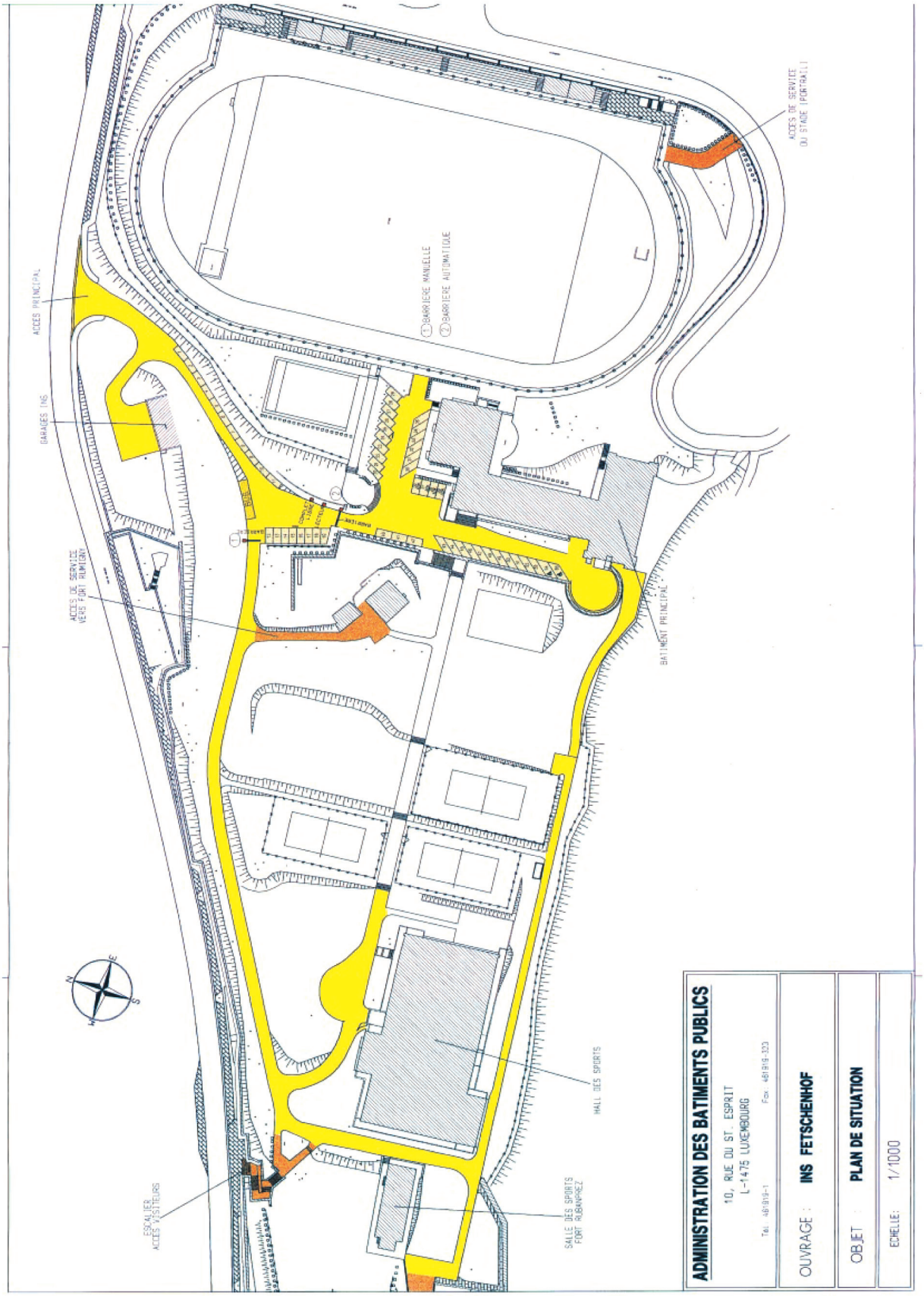
Les infractions aux dispositions des articles 1er à 4 sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précité.

Art. 6.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de l'Education Physique et des Sports et Notre Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

———


ACCES PRINCIPAL
GARAGES INS
ACCES DE SERVICE
VERS FORT RUMIGNY
BUS
BARRIERE
COMPLET
LIBRE
LECTEUR
BARRIERE
1 BARRIERE MANUELLE
2 BARRIERE AUTOMATIQUE
BATIMENT PRINCIPAL
ADMINISTRATION DES BATIMENTS PUBLICS
10, RUE DU ST. ESPRIT
L-1475 LUXEMBOURG
OUVRAGE : INS FETSCHENHOF
OBJET : EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT
ECHELLE 1/500


ACCES PRINCIPAL
GARAGES INS
ACCES DE SERVICE VERS FORT RUMMEN
ACCES DE SERVICE DU STADE (PORTAIL)
1 BARRIERE MANUELLE
2 BARRIERE AUTOMATIQUE
BATIMENT PRINCIPAL
HALL DES SPORTS
SALLE DES SPORTS FORT RUBANPREZ
ESCALIER ACCES VISITEURS
ADMINISTRATION DES BATIMENTS PUBLICS
10, RUE DU ST. ESPRIT
L-1475 LUXEMBOURG
OUVRAGE : INS FETSCHENHOF
OBJET : PLAN DE SITUATION
ECHELLE: 1/1000

Règlement grand-ducal du 1er décembre 2006 portant application des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers.[1]

(Mém. A - 218 du 20 décembre 2006, p. 3772)

Art. 1er.

Les dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que ses mesures d'exécution sont applicables sur le site Belval à la route de connexion reliant l'avenue de la Fonte à l'avenue Rock'n Roll.

Art. 2.

A partir du 10 novembre 2006 et jusqu'à la fin des travaux, sur le site Belval, l'accès au tronçon de route mentionné à l'article 1er est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2a.

Art. 3.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 4.

Le règlement grand-ducal du 21 septembre 2005 portant application des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers est abrogé.

Art. 5.

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

Art. 6.

Notre Ministre des Travaux Publics et Notre Ministre des Transports sont chargés de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Règlement grand-ducal du 27 mars 2009 portant application des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers.[1]

(Mém. A - 72 du 9 avril 2009, p. 882)

Art. 1er.

Les dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que ses mesures d'exécution sont applicables sur le site de Belval à la voie d'accès menant du rond-point Z.A.R.E. Ouest (CR110) vers le rond-point situé sur l'accès Nord du site de Belval.

Art. 2.

La circulation sur la voie d'accès et sur les voies qui y débouchent est réglée comme suit:

– L'accès est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs de véhicules et de machines investis d'une mission de gestion et de contrôle des chantiers en cours sur le site.

  L'accès en est également interdit aux piétons entre les deux ronds-points.

– Aux intersections avec la voie d'accès, les conducteurs de véhicules qui circulent sur les voies qui y débouchent doivent céder le passage aux véhicules qui circulent dans les deux sens sur la voie d'accès.

– Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser dans les deux sens des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

– La vitesse maximale autorisée est limitée à 35 km/heure.

Ces prescriptions sont respectivement indiquées par les signaux C,2a, C,3g, B,1, C,13aa et C,14 portant l'inscription «35».

Art. 3.

A l'occasion de manifestations dans la salle de concert pour musiques amplifiées «Rockhal», le directeur de l'administration des Ponts et Chaussées peut suspendre les interdictions d'accès dont question au premier tiret de l'article 2 pendant une durée à déterminer lors de chaque manifestation.

Art. 4.

La mise en place et la conservation des signaux mentionnés à l'article 2, des signaux directionnels et du marquage routier incombent à l'administration des Ponts et Chaussées.

Art. 5.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 6.

Le règlement grand-ducal du 22 mai 2008 portant application des dispositions de loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques à des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers est abrogé.

Art. 7.

Notre Ministre des Travaux Publics et Notre Ministre des Transports sont chargés de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

---

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Règlement grand-ducal du 27 janvier 2011 concernant la réglementation de la circulation sur des voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers.[1]

(Mém. A - 20 du 3 février 2011, p. 160)

Art. 1er.

Les dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que ses mesures d'exécution sont applicables aux voies et places du lycée «Josy Barthel», non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers.

Cette disposition est indiquée par le signal C,4b avec les symboles du véhicule automoteur, du motocycle et du cyclomoteur, complété par un panneau additionnel portant l'inscription «accès limité en vertu du règlement grand-ducal du 27 janvier 2011».

Art. 2.

Par dérogation aux dispositions à l'article 1er, les voies et places sont accessibles aux:

– piétons et cyclistes;
– véhicules du personnel et des enseignants du lycée «Josy Barthel»;
– les véhicules des usagers, des fournisseurs et des visiteurs du lycée «Josy Barthel»;
– véhicules affectés aux transports scolaires;
– conducteurs des véhicules utilisés en service urgent conformément à l'article 105 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955;
– conducteurs de véhicules affectés aux services d'entretien et aux services de la voirie et de l'hygiène conformément à l'article 104 2. b) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955.

Art. 3.

Sur les voies et places la vitesse maximale est limitée à 30 km/heure.

Cette disposition est indiquée par le signal C,14 portant l'inscription «30».

Art. 4.

Sur les voies énumérées ci-après les conducteurs de véhicules qui circulent sur les voies citées en premier lieu doivent céder le passage aux conducteurs de véhicules qui circulent dans les deux sens sur les voies citées en second lieu:

– les voies aboutissant à la rue Gaston Thorn;
– les voies aboutissant à la voie d'accès entre la rue Gaston Thorn et l'entrée du parking souterrain, à la voie d'accès entre la rue Gaston Thorn et l'entrée du parking souterrain.

Ces dispositions sont indiquées sur les voies non prioritaires par le signal B,1.

Art. 5.

Sur les voies énumérées ci-après l'arrêt et le stationnement sont interdits:

– la voie d'accès dans les deux sens entre la rue Gaston Thorn et l'entrée du parking souterrain;
– la voie entre l'entrée du parking souterrain et l'accès aux quais d'autobus;
– la voie entre les quais d'autobus et la bande de stationnement de courte durée.

Cette disposition est indiquée par le signal C,19.

Art. 6.

Sur la bande de stationnement de courte durée le stationnement est limité à une durée maximale de 15 minutes.

Cette disposition est indiquée par le signal C,18 complété par le modèle 7a portant l'inscription «excepté 15 minutes».

Art. 7.

Sur les voies énumérées ci-après l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules dans le sens indiqué:

– les voies longeant les quais d'autobus et aboutissant à la rue Gaston Thorn, en direction du lycée;
– les voies aboutissant à la voie d'accès entre la rue Gaston Thorn et l'entrée du parking souterrain, en direction du lycée;
– la voie entre l'entrée du parking souterrain et le parking visiteurs, en direction de la rue Gaston Thorn.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,1a.

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 8.

Un arrêt d'autobus est aménagé sur les quais d'autobus.

Cette disposition est indiquée par le signal E,19.

Art. 9.

Un passage pour piétons est aménagé sur la voie d'accès à l'intersection avec la rue Gaston Thorn.

Cette disposition est indiquée par le signal E,11a et par un marquage au sol conforme à l'article 110 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 10.

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 11.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Taxis

Loi du 5 juillet 2016 portant

a) organisation des services de taxis et

b) modification du Code de la consommation.

(Mém. A - 121 du 8 juillet 2016, p. 2178; doc. parl. 6588; Rectificatif: Mém. A - 134 du 26 juillet 2016, p. 2329)

Chapitre Ier – Définitions

Art. 1er.

Au sens de la présente loi on entend par:

a) «taxi»: voiture automobile à personnes, comportant au moins quatre places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route;

b) «taxi zéro émissions»: taxi, tel que défini au point a), dont l'utilisation ne produit pas d'émissions de CO_2 ni de NOx;

c) «licence d'exploitation de taxi»: titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi tel que défini au point a) en vue de prester des services de taxi;

d) «licence d'exploitation de taxi zéro émissions»: licence d'exploitation de taxi, telle que définie au point c), conférant à son titulaire le droit d'exploiter exclusivement un taxi zéro émissions tel que défini au point b), en vue de prester des services de taxi;

e) «service de taxis»: transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis;

f) «cession»: acte juridique par lequel le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une inscription sur la liste d'attente ou d'une carte de conducteur de taxi en transfère, à titre onéreux ou gratuit, totalement ou partiellement, temporairement ou définitivement, la propriété, la jouissance ou l'usage à une ou plusieurs personnes physiques ou morales;

g) «taximètre»: un dispositif couplé à un générateur de signaux pour constituer un instrument de mesure, destiné à mesurer la durée d'un trajet, à calculer la distance de ce trajet sur base d'un signal produit par le générateur de signaux et à calculer et afficher le prix à payer pour ce trajet sur base de la durée mesurée et/ou de la distance calculée;

h) «dirigeant»: le dirigeant au sens de l'article 4 de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à

Chapitre II – Services de taxis

Art. 2.

(1) Les taxis peuvent être mis à la disposition des clients sur des emplacements de stationnement réservés à ces fins sur les voies et places publiques ou ouvertes à la circulation publique et signalés comme tels. Les taxis y stationnés doivent se trouver en permanence à la disposition des clients.

A l'exception des emplacements de taxi réservés conformément à l'alinéa 1, il est interdit aux conducteurs de taxi de stationner ou de placer leur taxi à un autre endroit de la voie publique, en vue d'offrir leurs services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique.

(2) Sur les emplacements de taxi, le stationnement et le placement des taxis se font selon l'ordre d'arrivée des taxis. Toutefois, les clients ont le choix de prendre tout autre taxi se trouvant dans la file.

(3) Les conducteurs de taxi peuvent, quelle que soit la zone de validité géographique de la licence d'exploitation de taxi, charger en cours de route des clients qui leur font signe, sauf dans un rayon de 50 mètres autour d'un emplacement de taxis.

(4) Les taxis peuvent être utilisés pour des services sur commande radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique, quelle que soit la zone de validité géographique de la licence d'exploitation de taxi.

(5) Si, trois mois après une mise en demeure adressée par le Gouvernement aux autorités communales, celles-ci restent en défaut de créer sur leur territoire des emplacements de taxis nécessaires pour répondre à l'intérêt général d'une exploitation rationnelle du service des taxis, un règlement grand-ducal fixe le nombre des emplacements, les endroits ou les zones de leur situation ainsi que les délais dans lesquels les autorités communales doivent matériellement procéder à leur création.

Chapitre III – Exploitants de taxis

Art. 3.

(1) Seules les personnes physiques ou les sociétés commerciales, titulaires d'une licence d'exploitation de taxi valable délivrée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après «le ministre», sont autorisées à effectuer des services de taxis.

(2) Le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi doit être propriétaire ou détenteur du taxi auquel se rapporte la licence.

(3) En vue de l'obtention de la licence d'exploitation de taxi, l'intéressé doit justifier qu'il dispose d'une autorisation d'établissement ou d'une décision de principe d'établissement.

Art. 4.

(1) Le nombre des licences d'exploitation de taxi est limité conformément à l'article 6, paragraphe 2. Les licences vacantes sont publiées par le ministre au moyen d'un avis à insérer au Mémorial. Dans cet avis, il fixe les délais dans lesquels s'inscrit la procédure d'octroi des licences vacantes à attribuer.

L'avis mentionne

a) la zone de validité géographique de chaque licence à attribuer,

b) le lieu où les demandes sont à adresser, qu'il s'agisse de l'adresse postale, de l'adresse électronique ou d'un site internet,

c) la date-limite à laquelle les demandes doivent être présentées au plus tard, sous peine de forclusion, le délai pour la présentation des demandes ne pouvant pas être inférieur à quatre semaines,

d) la date à laquelle le ministre doit informer au plus tard les demandeurs si leur demande est complète ou non, ainsi que la date-limite à laquelle les demandes incomplètes doivent être complétées au plus tard, sous peine de forclusion, le délai pour compléter les demandes ne pouvant pas être inférieur à deux semaines,

e) la date à laquelle le ministre prend au plus tard la décision d'octroi.

Les demandes sont à adresser par écrit au ministre, à la suite de l'avis publié au Mémorial, soit par lettre recommandée avec avis de réception, soit par la voie électronique moyennant une authentification forte. Elles doivent contenir les indications et être appuyées des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.

Au plus tard un mois avant de prendre la décision d'octroi, le ministre informe par écrit les demandeurs ayant présenté une demande complète dans les délais fixés, de la décision qu'il se propose de prendre, en les invitant à présenter par écrit leurs observations éventuelles dans le délai qu'il fixe dans la lettre d'information, ce délai ne pouvant être inférieur à deux semaines.

Les licences d'exploitation de taxi sont attribuées par le ministre d'après le rang de classement des intéressés sur la liste d'attente et, le cas échéant, selon l'ordre de priorité indiqué par les intéressés ayant présenté une demande complète suite à l'avis précité, publié au Mémorial, et remplissant les conditions fixées à l'article 3.

(2) Par dérogation au paragraphe 1er, le candidat pour une licence d'exploitation de taxi zéro émissions peut présenter à tout moment par voie électronique moyennant une authentification forte une demande pour l'octroi d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions pour une zone de validité géographique déterminée à condition de joindre la preuve soit d'être propriétaire ou détenteur d'un taxi zéro émissions, soit de disposer d'un contrat d'achat ou d'un contrat de crédit-bail indiquant la date de livraison du taxi zéro émissions. La demande doit contenir les indications et être appuyée des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.

Le ministre accuse réception de la demande en obtention d'une licence d'exploitation de taxi endéans les quinze jours à compter de sa réception et, le cas échéant, informe l'intéressé de tout document manquant. L'accusé de réception indique le délai d'instruction de la demande.

L'envoi des pièces manquantes doit être suivi dans le délai de quinze jours d'un nouvel accusé de réception, qui fera débuter le délai imparti.

Les demandes non complètes dans le délai de deux mois à partir de la date de réception de la demande d'obtention de licence sont considérées comme non recevables.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision dûment motivée du ministre, au plus tard endéans un mois à compter de la réception de la demande complète.

La licence d'exploitation est attribuée par le ministre si la demande est complète et dans la limite du nombre maximal annuel de licences d'exploitation zéro émissions visé au paragraphe 3 de l'article 6 et du nombre maximal total de licences d'exploitation de taxi visé au paragraphe 4 de l'article 6. Le traitement des demandes se fait selon l'ordre de réception des demandes. L'horodatage de la réception de celle-ci faisant foi.

(3) L'intéressé auquel est attribuée la licence d'exploitation de taxi doit commencer le service de taxis dans un délai de deux mois à compter de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de la date de livraison du taxi zéro émissions indiquée au ministre dans la demande.

(4) Les licences d'exploitation de taxi délivrées par le ministre comportent obligatoirement les mentions suivantes:

a) le numéro de la licence, le numéro de la zone géographique pour laquelle elle est émise, la date d'émission et l'indication de la durée de validité, ainsi que la mention s'il s'agit d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions;

b) la désignation du titulaire comportant, pour les personnes physiques, les noms et prénoms, l'adresse du domicile et le numéro de matricule national et, pour les sociétés, la dénomination sociale, l'adresse du siège social et le numéro de matricule national;

c) la désignation du taxi comportant l'indication du type de taxi, le numéro d'immatriculation et le numéro de châssis.

Art. 5.

(1) La licence d'exploitation de taxi est strictement personnelle et incessible.

(2) La licence d'exploitation de taxi n'est valable que pour un seul taxi du même type.

Tout conducteur d'un taxi doit exhiber la licence d'exploitation de taxi sur demande des membres de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises.

Par dérogation à ce qui précède, au cas où un taxi ne peut être mis en service, l'exploitant de taxi demande par voie électronique au moyen d'une authentification forte l'extension temporaire de la validité d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité à un taxi de remplacement. L'extension temporaire est notifiée à l'exploitant de services de taxi par voie électronique au moyen d'une authentification forte et indique la date et l'heure de l'expiration de la durée de validité. La durée de validité d'une extension temporaire ne peut pas dépasser soixante-douze heures à compter de la notification de l'extension et n'est valable que pour un taxi.

Avant l'expiration du délai de soixante-douze heures, une nouvelle extension temporaire pour un taxi ne peut être accordée que pour une durée ne pouvant excéder la période strictement nécessaire pour la remise en service ou le remplacement définitif dudit taxi.

Toute extension temporaire n'est valable qu'avec la licence d'exploitation de taxi correspondante. Sans préjudice du paragraphe 4, elle perd sa validité de plein droit dès que le taxi, pour lequel la licence d'exploitation a été délivrée initialement, est remis en service.

Une licence d'exploitation de taxi en cours de validité peut, sur demande écrite de l'exploitant de taxi, être transcrite par le ministre sur un autre taxi, en cas de remplacement définitif du taxi pour lequel la licence a été initialement délivrée, pour la durée de validité et dans les conditions y inscrites.

La demande de transcription doit être appuyée:

a) de l'original ou du duplicata de la licence d'exploitation de taxi,

b) d'une copie du certificat d'immatriculation de la nouvelle voiture qui doit être du même type, et

c) d'une preuve de mise hors service du taxi d'origine.

(3) La licence d'exploitation de taxi est valable sur le territoire d'une seule zone, telle que définie à l'article 6.

Il est interdit au conducteur de taxi de prendre en charge des clients ou de stationner ou de placer son taxi à un endroit de la voie publique, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique sur le territoire d'une zone autre que celle pour laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas à la charge de clients effectués sur demande préalable dûment documentée par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique.

Le lieu du déchargement reste libre.

(4) La licence d'exploitation de taxi a une durée de validité de cinq ans et est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

Elle perd sa validité de plein droit:

a) en cas de non-respect des dispositions prévues au paragraphe 4 de l'article 5;

b) en cas de non-utilisation pendant un délai de deux mois consécutifs;

c) en cas de cessation de l'activité d'exploitant de taxi;

d) si le titulaire personne physique ou le dirigeant d'une société commerciale n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi;

e) en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

L'exploitant de taxi doit restituer sans délai au ministre la licence d'exploitation en cas de perte de la validité conformément au présent paragraphe.

(5) En cas de départ du dirigeant, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. Une licence d'exploitation provisoire pour une durée allant jusqu'à six mois peut être délivrée afin de permettre l'engagement d'un nouveau dirigeant remplissant les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues à l'article 3.

Cette licence provisoire peut être renouvelée une seule fois pour une durée maximale de six mois.

(6) Sans préjudice des dispositions prévues au paragraphe 4, le ministre attribue au repreneur d'une activité d'exploitant de taxi la ou les licences d'exploitation de taxi en cause, à condition:

a) qu'une demande afférente du titulaire et du repreneur parvienne au ministre,

b) que le repreneur remplisse les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues à l'article 3,

c) que la convention de reprise parvienne au ministre et ne donne pas de valeur pécuniaire intrinsèque à la ou les licences d'exploitation de taxi,

d) que des certificats d'imposition établis par l'Administration des contributions et l'Administration de l'enregistrement et des domaines certifient que le titulaire et le repreneur sont en règle avec leurs obligations fiscales, et

e) que des attestations officielles certifient que le titulaire et le repreneur sont en règle avec leurs obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 6.

(1) Pour la détermination de la validité géographique et du nombre de licences d'exploitation de taxi, le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est divisé en six zones géographiques reprises dans le plan en annexe.

(2) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone géographique est fixé comme suit:

Numéro de la zone géographique de validité	Nom de la zone	Nombre maximal de licences
1	Zone Centre	290
2	Zone Sud	140
3	Zone Ouest	30
4	Zone Est	25
5	Zone Nord 1	50
6	Zone Nord 2	15

(3) Par dérogation aux nombres maximaux de licences visés au paragraphe 2 et indépendamment du fait si ces maxima sont atteints ou non, les licences d'exploitation de taxi zéro émissions sont attribuées aux demandeurs conformément à la procédure visée à l'article 4, paragraphe 2, dans la limite:

a) de quinze licences d'exploitation de taxi zéro émissions par année civile pour la zone de validité géographique 1; et

b) de cinq licences d'exploitation de taxi zéro émissions par année civile pour les zones de validité géographique 2 à 6 toutes confondues.

L'attribution de licences d'exploitation de taxi zéro émissions est limitée au nombre de trois par personne physique ou société commerciale et par année civile.

Lorsque moins de quinze licences d'exploitation de taxi zéro émissions pour la zone de validité géographique 1 ou moins de cinq licences d'exploitation de taxi zéro émissions pour les zones de validité géographique 2 ont fait l'objet d'une attribution pour une année civile, l'excédent ne fera pas l'objet d'un report à nouveau.

(4) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi visées aux paragraphes 2 et 3 ne peut pas dépasser 1,5 taxi par mille habitants du Grand-Duché de Luxembourg. À cet effet, est pris en compte le nombre d'habitants calculé par le STATEC au 1er janvier de l'année en cours.

(5) En vue de l'octroi des licences d'exploitation de taxi conformément à l'article 4, paragraphe 1er, il existe une seule liste d'attente, valable pour toutes les zones de validité géographiques.

Tout intéressé peut se faire inscrire sur la liste d'attente. À cet effet, il adresse, par la voie électronique, une demande au ministre. La demande doit, sous peine d'irrecevabilité, contenir les noms et prénoms, le numéro d'identification national, l'adresse du domicile du demandeur, ou, s'il s'agit d'une société, la dénomination sociale, la forme de la société, le numéro d'identification national de la société, l'adresse du siège social. Les demandes sont à présenter, sous peine d'irrecevabilité, par voie électronique moyennant une authentification forte.

Les intéressés sont inscrits sur la liste d'attente dans l'ordre chronologique de la réception de leurs demandes, l'horodatage de la réception de celles-ci faisant foi.

La liste d'attente est établie et tenue à jour par le ministre. Le titulaire d'une inscription sur la liste peut à tout moment consulter le rang de son inscription en empruntant la voie électronique moyennant une authentification forte.

L'inscription ou le refus d'inscription sur la liste d'attente sont communiqués au demandeur par voie électronique moyennant une authentification forte.

L'inscription sur la liste d'attente est strictement personnelle. La cession de l'inscription ainsi que la cession ou la postposition du rang d'inscription sont interdits.

L'inscription sur la liste d'attente ne dispense pas son titulaire de présenter en temps utile au ministre une demande en vue de se voir attribuer une licence d'exploitation de taxi, conformément à l'article 4 paragraphe 1er.

L'inscription sur la liste d'attente est valable pour une année. Elle cesse ses effets si elle n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai, si le titulaire de l'inscription s'est vu octroyer une licence d'exploitation de taxi, conformément à l'article 4 paragraphe 1er ou s'il a demandé sa radiation.

Chaque renouvellement maintient les effets de l'inscription pour une nouvelle année. Trois mois au moins avant la cessation des effets de l'inscription, le ministre en informe le titulaire de celle-ci. Afin de maintenir les effets de l'inscription, le titulaire adresse au ministre une demande de renouvellement de son inscription sur la liste d'attente. La demande de renouvellement contient les mêmes indications et est présentée dans les mêmes formes que la demande initiale. Le renouvellement ou le refus de renouvellement de l'inscription sur la liste d'attente sont communiqués par le ministre au titulaire, par voie électronique moyennant une authentification forte, dans le délai de quinze jours suivant la réception de la demande de renouvellement. Toute demande de renouvellement d'une inscription qui parvient au ministre après la cessation des effets de l'inscription, donne lieu à une nouvelle inscription du titulaire sur la liste d'attente.

N'est pas inscrit sur la liste d'attente, l'intéressé dont la demande n'est pas recevable ainsi que l'intéressé qui y est déjà titulaire d'une inscription.

Est radié de la liste d'attente,

a) le titulaire dont l'inscription a cessé de produire ses effets;

b) le titulaire d'une inscription qui s'est vu octroyer une licence d'exploitation de taxi conformément à l'article 4, paragraphe 1er;

c) le titulaire d'une inscription qui, après mise en demeure, reste en défaut de payer l'une des taxes visées à l'article 20.

Chapitre IV – Conducteurs de taxis

Art. 7.

(1) Tout conducteur de taxi doit être titulaire d'une carte de conducteur de taxi valable, délivrée par le ministre.

(2) En vue de l'obtention de la carte de conducteur de taxi, l'intéressé doit

a) être titulaire, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable pour la conduite de taxis;

b) avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;

c) satisfaire aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle, spécifiées aux articles 8 et 9.

Art. 8.

(1) L'honorabilité du conducteur de taxi s'apprécie sur base de ses antécédents judiciaires qui résultent de son casier judiciaire.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le conducteur de taxi n'a pas fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant une peine d'emprisonnement d'au moins six mois pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle ou infraction à la législation sur les stupéfiants.

Art. 9.

Le conducteur de taxi doit démontrer qu'il a participé à une séance d'information organisée par le ministre.

Cette séance d'information porte sur la législation portant organisation du secteur des services de taxis, sur l'accueil du client, sur la gestion de conflits et les notions de secourisme. La participation à cette séance d'information est sanctionnée par un contrôle écrit non éliminatoire des connaissances et la participation est attestée par un certificat, délivré par le ministre. La participation à cette séance d'information doit être répétée avant l'expiration de la carte de conducteur de taxi.

Art. 10.

(1) Les demandes en vue d'obtenir une carte de conducteur de taxi sont à adresser au ministre par écrit soit par lettre recommandée avec avis de réception, soit par la voie électronique au moyen d'une connexion sécurisée et d'une authentification forte. Elles doivent contenir les indications et être appuyées des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.

(2) Le ministre accuse réception de la demande en obtention d'une carte de conducteur de taxi visée au paragraphe 1er endéans les quinze jours à compter de sa réception et, le cas échéant, informe l'intéressé de tout document manquant. L'accusé de réception indique le délai d'instruction de la demande et les voies de recours.

Dans les quinze jours de la réception des documents manquants, le ministre envoie à l'intéressé un nouvel accusé de réception. Le délai d'instruction commence à courir à la date de l'accusé de réception.

Les demandes qui, deux mois après leur réception par le ministre, sont toujours incomplètes, sont irrecevables.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision dûment motivée du ministre, au plus tard endéans un mois à compter de la réception de la demande complète.

(3) Les cartes de conducteur de taxi délivrées par le ministre comportent l'indication du ou des noms et prénoms du titulaire, la photo de celui-ci, son numéro de matricule national, ainsi que la mention du numéro et de la durée de validité de la carte.

Art. 11.

(1) La carte de conducteur de taxi est strictement personnelle et incessible.

(2) La carte de conducteur de taxi a une durée de validité de 10 ans et est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance. Elle perd sa validité de plein droit en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

(3) Pendant son service, le conducteur de taxi affiche de manière visible sa carte

Art. 12.

(1) Les conducteurs de taxi peuvent, dans les limites des disponibilités, emprunter n'importe quel emplacement de stationnement réservé aux taxis sur les voies et places ouvertes à la circulation publique et signalées comme tel sur le territoire de la zone pour laquelle la licence d'exploitation de leur taxi est valable.

(2) Il est interdit aux conducteurs de taxis:

a) de charger des clients à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi;

b) de refuser de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course à courte distance;

c) de gêner, par quelque moyen que ce soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi;

d) de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale;

e) de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes;

f) de fumer dès qu'ils ont pris en charge un ou plusieurs clients;

g) de réclamer un prix supérieur à celui du tarif affiché par le taximètre;

h) de mettre le taximètre en marche avant la prise en charge du client ou de le mettre à zéro avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû;

i) de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client;

j) de ne pas laisser le client lire et comparer les prix;

k) de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers;

l) d'utiliser un véhicule autre qu'un taxi zéro émissions pour une licence d'exploitation de taxis zéro émissions.

Il n'est rien dû pour le temps d'arrêt en cas de panne.

(3) Les conducteurs de taxi sont tenus:

a) de placer et faire avancer leur taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi;

b) de délivrer à leurs clients un reçu imprimé moyennant le dispositif imprimeur relié au taximètre et comportant au moins les mentions suivantes: nom de l'exploitant de taxi, date et heure de la course, numéro d'immatriculation du taxi, numéro de la zone, prix payé, kilométrage effectué, nom et signature du conducteur du taxi, coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17;

c) de conduire les clients à destination par le chemin le plus court, sauf dans le cas où le client en indique un autre;

d) d'assurer le fonctionnement régulier et normal du taximètre pendant toute la durée de la course.

(4) Les conducteurs de taxi peuvent:

a) refuser de prendre en charge toute personne demandant à être conduite à longue distance ou à un endroit peu habité, à moins qu'ils n'aient pu constater son identité, au besoin par les membres de la Police grand-ducale;

b) exiger une provision pour les courses à longue distance;

c) refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidente;

d) refuser de transporter des objets de nature à dégrader le taxi ou manifestement dangereux.

Chapitre V – Taxis

Art. 13.

(1) L'utilisation de véhicules autres que les taxis n'est pas autorisée dans le cadre des services de taxis.

En plus du taximètre visé au paragraphe 3, les taxis doivent être munis d'un tableau-taxi, d'une plaque-zone-taxi ainsi que d'un panneau lumineux «TAXI», selon les conditions fixées par règlement grand-ducal.

Il est interdit d'installer sur des véhicules routiers, autres que les taxis, un des dispositifs dont question à l'alinéa 2. Un véhicule routier équipé d'un ou de plusieurs de ces dispositifs ne peut être utilisé que comme taxi.

(2) La publicité à l'extérieur des taxis est autorisée par voie d'affichage sur la carrosserie du véhicule. Elle ne doit pas être lumineuse ou réfléchissante.

Toute publicité est interdite sur les vitres.

(3) Tout taximètre doit satisfaire aux exigences essentielles et spécifiques de l'annexe 1 du règlement d'exécution de la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 concernant les instruments de mesure et dans son annexe MI-007 et porter le marquage prévu à l'article 7 de ce règlement. Le taximètre et l'installation y relative doivent en outre être protégés contre toute intervention non autorisée par un scellement ou un dispositif de fermeture nécessitant l'utilisation d'un outillage spécial. Un règlement grand-ducal détermine les critères auxquels doivent répondre l'installation des taximètres et de leurs dispositifs complémentaires, leur scellement ainsi que les vérifications et contrôles.

(4) Un taxi présenté à l'immatriculation qui répond à toutes les exigences techniques et légales qui y sont applicables mais dont le propriétaire ou détenteur ne peut pas se prévaloir d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité ne peut pas être immatriculé comme taxi.

En cas d'immatriculation d'un taxi, la Société nationale de circulation automobile, désignée ci-après «SNCA» fait parvenir sans délai, par voie électronique, au ministre les informations relatives au certificat d'immatriculation et au certificat de contrôle technique du taxi ainsi qu'à l'attestation de police d'assurance certifiant que la responsabilité civile à laquelle le taxi peut donner lieu est couverte.

Lors de l'immatriculation, le numéro de la licence d'exploitation de taxi est inscrit sur le certificat d'immatriculation du taxi.

(5) Dans le cadre du contrôle technique prévu à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le contrôle technique des taxis porte en outre sur:

a) les équipements techniques spécifiques dont question au paragraphe 1er;
b) le scellement du taximètre et de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question au paragraphe 4 ainsi que la vignette scellée dont question au paragraphe 2 de l'article 14;
c) la conformité de la publicité aux dispositions du paragraphe 2;
d) la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation;
e) la présence et la conformité de l'affichage des coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17.

L'organisme de contrôle veille en outre à ce que tout taxi soit couvert par une licence d'exploitation de taxi en cours de validité.

(6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km en matière d'émissions de CO_2 et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 5 peuvent être exploitées en tant que taxis. Les valeurs exactes et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 14.

(1) Le ministre est l'autorité compétente pour la vérification et le scellement des taximètres et de leurs dispositifs complémentaires ainsi que de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question au paragraphe 3 de l'article 13. Il est aussi l'autorité compétente pour la délivrance des plaques-zone-taxi, dont question au paragraphe 1er, alinéa 2, de l'article 13. Il peut charger la SNCA de ces travaux dont la mise en œuvre peut être déterminée par règlement grand-ducal.

Lorsque la SNCA est chargée par le ministre des travaux visés à l'alinéa 1, elle doit y affecter des experts ayant fait et faisant preuve d'une haute intégrité professionnelle, ayant une bonne connaissance des règles applicables aux taximètres et à leur installation et disposant, d'une part, de la formation professionnelle et de l'expérience technique requise pour pouvoir procéder correctement aux vérifications, essais et autres interventions prescrites par la réglementation ainsi que, d'autre part, de l'aptitude nécessaire pour rédiger les documents qui matérialisent ces vérifications, essais et interventions. Par ailleurs, la SNCA doit disposer des infrastructures et équipements appropriés requis pour procéder correctement aux travaux visés et utiliser ceux-ci à cette fin. Dans le cas visé, la SNCA ne peut exercer concomitamment une quelconque activité liée au transport par taxi ou à la fabrication, la distribution, la vente, l'installation ou le calibrage de taximètres.

(2) Tout taximètre installé dans un taxi doit être accompagné d'un carnet métrologique dont le modèle, les modalités de mise-à-jour et le contenu sont fixés par règlement grand-ducal.

Tout taximètre dont l'installation dans un taxi a été vérifiée et scellée par la SNCA doit être muni d'une vignette dont le modèle, les modalités de fixation et de scellement ainsi que le contenu sont fixés par règlement grand-ducal.

(3) La SNCA informe sans délai le ministre de toute manipulation et de toute intervention illicite ainsi que de toute tentative de manipulation ou d'intervention illicite sur un taximètre dont elle aurait connaissance.

(4) Les prestations à fournir par la SNCA en vue notamment de la vérification et du scellement des taximètres et de leur installation sont facturées par la SNCA au demandeur de ces prestations. Le tarif qui ne peut dépasser un montant de 75 euros par prestation est fixé par règlement grand-ducal.

Chapitre VI – Tarification

Art. 15.

(1) L'usage d'un taximètre répondant aux exigences du paragraphe 3 de l'article 13 est obligatoire pour les taxis même en cas d'application d'un tarif forfaitaire.

(2) Les différents paramètres à utiliser pour le calcul et l'affichage des tarifs sont les types de tarifs, unitaires ou forfaitaires, y compris la prise en charge, les plages horaires d'application, les suppléments éventuels et les modes de paiement acceptés. Un modèle d'affichage des tarifs est arrêté par règlement grand-ducal.

(3) Tout taximètre doit être associé à un dispositif imprimeur destiné à délivrer un ticket-reçu à l'usager du taxi. Dans ce cas, les données métrologiques transitant par l'interface entre le taximètre et le dispositif imprimeur et étant imprimés par ce dernier doivent être rigoureusement identiques aux données ayant été mesurées et calculées par le taximètre, y compris pour un tarif forfaitaire.

Chapitre VII – Notification et contrôle

Art. 16.

Si les conditions d'octroi d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une carte de conducteur de taxi ne sont plus remplies ainsi qu'en cas de cessation de leur validité, le ministre doit en être averti aussitôt.

Le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi sont remplies.

Chapitre VIII – Réclamations

Art. 17.

(1) Toute réclamation en relation avec le service de taxis est adressée au ministre.

(2) Les coordonnées du service ministériel en charge de la gestion matérielle des réclamations sont affichées de manière visible sur le tableau-taxi.

Chapitre IX – Traitement des données à caractère personnel

Art. 18.

(1) Le ministre tient un registre des exploitants de taxi, des intéressés figurant sur la liste d'attente dont question au paragraphe (4) de l'article 6 et des conducteurs de taxi.

Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes:

1. l'attribution et la délivrance de la licence d'exploitation de taxi, la délivrance d'une licence d'exploitation de taxi provisoire, l'extension temporaire, la modification, la transcription, le renouvellement, le duplicata et l'échange d'une licence d'exploitation de taxi;
2. la délivrance d'une carte de conducteur de taxi, d'un duplicata, la modification et le renouvellement de la carte de conducteur;
3. les inscriptions, le renouvellement et les radiations de la liste d'attente;
4. la gestion des réclamations visée à l'article 17;
5. la mise en œuvre des mesures et sanctions administratives visées à l'article 19; et
6. la mise en œuvre d'analyses et de recherches à des fins de planification et d'évaluation de la qualité des services de taxi après dépersonnalisation des données afférentes.

Dans l'exercice des missions leur conférées en vertu de la présente loi, les membres de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises ont accès direct, par un système informatique, au registre visé au présent paragraphe.

(2) Le ministre met en œuvre les traitements des données à caractère personnel concernant les exploitants de services de taxi, les intéressés figurant sur la liste d'attente et les conducteurs de taxi qui sont nécessaires à la réalisation des finalités énoncées au paragraphe 1er. Les dispositions de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel s'appliquent également aux traitements de données à caractère personnel prévus par la présente loi.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur de son ministère.

(3) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1er, le ministre peut accéder aux traitements de données suivants:

a. pour les finalités visées au paragraphe 1er points 1, 3, 4, 5 et 6, le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des conducteurs et exploitants de taxis;

b. pour les finalités visées au paragraphe 1er points 1, 2, 3, 4, 5 et 6, le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification des conducteurs de taxis;

c. pour les finalités visées au paragraphe 1er point 1, le fichier du registre de commerce et des sociétés exploité en vertu de la loi du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises et modifiant certaines autres dispositions légales;

d. pour les finalités visées au paragraphe 1er point 1, le registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi du 2 septembre 2011 précitée;

e. pour les finalités visées au paragraphe 1er points 1, 2, 4, 5 et 6, les fichiers exploités par la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises pour la tenue des avertissements taxés;

f. pour la finalité visée au paragraphe 1er points 1 et 6, le fichier exploité par le ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les voitures immatriculées au Luxembourg;

g. pour la finalité visée au paragraphe 1er points 2, 4, 5 et 6 le fichier exploité par le ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les permis de conduire.

(4) Les données des fichiers accessibles en vertu du paragraphe 3 sont déterminées par règlement grand-ducal.

(5) Les données pouvant être recueillies directement auprès de l'exploitant, des intéressés figurant sur la liste d'attente ou du conducteur de taxi sont les données non fournies par le registre national des personnes physiques ou le registre national des personnes morales nécessaires pour les finalités visées au paragraphe 1er points 1 à 6.

Il s'agit des données suivantes:

a. Pour le conducteur: les données de contact, une déclaration sur les langues parlées, une photo d'identité, le certificat de participation à la séance de formation, un extrait récent du casier judiciaire;

b. Pour l'exploitant: les données de contact, un extrait récent du casier judiciaire; pour le cas d'une licence de taxis zéro émissions: le contrat d'achat ou le contrat de crédit-bail d'un taxi zéro émissions, indiquant la date de livraison d'un taxi zéro émissions; pour le cas d'une demande de transcription: l'original ou le duplicata de la licence d'exploitation de taxi, une copie du certificat d'immatriculation et la preuve de mise hors service du taxi d'origine et pour le cas d'une demande de reprise d'activité, la convention de reprise, les certificats d'imposition établis par l'Administration des contributions et l'Administration de l'enregistrement et des domaines et les attestations en matière de cotisations de sécurité sociale;

c. Pour l'intéressé figurant sur la liste d'attente: les données de contact.

(6) Le système informatique par lequel l'accès ou le traitement des données à caractère personnel sont opérés doit être aménagé de la manière suivante:

a. l'accès aux fichiers est sécurisé moyennant une authentification forte;

b. tout traitement des données reprises dans les banques et fichiers de données à caractère personnel qui sont gérés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou auxquels le ministre a accès, ainsi que toute consultation de ces données ne peut avoir lieu que pour un motif précis qui doit être indiqué pour chaque traitement et consultation avec l'identifiant numérique personnel de la personne qui y a procédé. La date et l'heure de tout traitement ou consultation ainsi que l'identité de la personne qui y a procédé doivent pouvoir être retracées dans le système informatique mis en place;

c. les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de trois ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

(7) Seules peuvent être traitées les données à caractère personnel strictement nécessaires selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 1er, points 1, 2 et 3, l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci en relation avec la licence d'exploitation de taxi ou la carte de conducteur de taxi ou la liste d'attente.

(8) Au moment de l'octroi d'une licence d'exploitation de taxis, d'une carte de conducteur ou de l'inscription sur la liste d'attente, l'exploitant ou le conducteur de taxi, de même que le titulaire de l'inscription sur la liste d'attente, sont informés individuellement par écrit:

1. des finalités du traitement des données;

2. des destinataires des données;

3. de leur droit d'accès aux données;

4. de leur droit de rectification des données;
5. des modalités d'exercer les droits visés aux points 3 et 4;
6. des conséquences du refus de fournir les renseignements demandés aux articles 3 à 10, du refus de les fournir dans le délai prescrit, ainsi que du fait de fournir intentionnellement des renseignements inexacts ou incomplets.

(9) L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour tous les agents du ministère ayant les Transports dans ses attributions à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

(10) Le ministre est autorisé à communiquer, par des procédés informatisés ou non, des données à caractère personnel relatives aux exploitants ou conducteurs, à la SNCA, aux fins de permettre la vérification d'une licence d'exploitation en cours de traitement et aux fins de délivrance et d'apposition du tableau-taxi, de la plaque-zone-taxi et du panneau lumineux.

Les données qui peuvent être communiquées à la SNCA sont déterminées par règlement grand-ducal.

La communication se fait directement par voie électronique ou non.

(11) Les supports informatiques ou autres contenant des données à caractère personnel sont conservés dans un lieu sûr dont l'accès est sécurisé.

Le ministre prend toutes les mesures pour assurer la confidentialité et la sécurité des données conformément aux articles 21 à 23 de la loi précitée du 2 août 2002.

Les données peuvent être conservées au maximum deux ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi, de la carte de conducteur de taxi ou de la radiation de l'inscription sur la liste d'attente.

(12) Le traitement ou la communication à des tiers, à l'aide de procédés informatisés ou non, de données concernant les exploitants de taxis, conducteurs de taxi ou inscrits sur la liste d'attente à des fins d'analyses et de recherches statistiques ne peut se faire que moyennant des données dépersonnalisées afin que celles-ci ne permettent pas l'identification des personnes auxquelles elles s'appliquent.

Chapitre X – Mesures et sanctions administratives

Art. 19.

(1) Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ou encore la radiation d'un inscrit de la liste d'attente dont question au paragraphe 3 de l'article 6 dans le cas où, dans le chef de l'intéressé, une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ou de l'inscription sur la liste d'attente ne sont plus remplies.

Il peut, à titre de sanction administrative, en outre décider:

1) le retrait définitif de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi:
   a) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'échange, respectivement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi;
   b) en cas de cession totale ou partielle de la carte de conducteur ou de la licence d'exploitation de taxi;
2) la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi pour une durée maximale d'un an:
   a) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 20;
   b) en cas de non-respect de l'article 2 paragraphes 1er à 3, de l'article 5 paragraphes 1er à 3, de l'article 7 paragraphe 1er, de l'article 11 paragraphe 1er, de l'article 12 paragraphes 1er à 3, de l'article 13 paragraphe 1er, ou de l'article 15 paragraphe 1er.

(2) Les mesures visées au paragraphe 1er sont prises par le ministre après avoir demandé l'avis motivé d'une commission des taxis dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

La décision du ministre est notifiée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé avec avis de réception. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. Elle devient effective le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des postes et télécommunications, la décision lui est notifiée par la Police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre sa licence d'exploitation de taxi ou sa carte de conducteur de taxi aux membres de la Police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision ministérielle qui devient effective le jour de la notification.

(3) Les dispositions du présent article s'appliquent également aux licences d'exploitation de taxi provisoires délivrées en vertu de l'article 5.

Chapitre XI – Dispositions financières

Art. 20.

(1) Sont assujettis à une taxe d'instruction du dossier, qui a la nature d'un droit de timbre et qui est payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines:

– la délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de taxi provisoire ainsi que l'échange, conformément à l'article 25 paragraphe 2, d'une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis;
– la délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur de taxi;
– la délivrance d'un duplicata et une modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi, à une licence d'exploitation de taxi provisoire ou à une carte de conducteur de taxi ainsi que l'extension temporaire et la transcription d'une licence d'exploitation de taxi dans les conditions du paragraphe 2 de l'article 5.

Le tarif de cette taxe est arrêté par règlement grand-ducal et est modulé en fonction, d'une part, du matériel et du temps requis et, d'autre part, de la complexité de l'opération demandée. Il ne peut en aucun cas dépasser le montant de 400 euros.

Le paiement de la taxe doit être prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises à l'alinéa 2. Cette taxe ne peut pas être restituée.

(2) Les exploitants de taxi sont en outre redevables d'une taxe annuelle, payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et dont le montant est arrêté par règlement grand-ducal. Le montant de cette taxe ne peut pas dépasser la somme de 1.500 euros.

Ils sont tenus d'en fournir la preuve de paiement dans un délai de 15 jours à compter de l'échéance de paiement de ladite taxe.

(3) Les membres de la commission visée à l'article 19 ont droit à une indemnité dont le montant est fixé par règlement grand-ducal. Il ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.

Chapitre XII – Dispositions pénales

Art. 21.

(1) Sera puni d'une amende de 25 à 250 euros, le conducteur de taxi qui aura commis une ou plusieurs des infractions suivantes:

a) stationnement ou placement d'un taxi en violation des dispositions de l'article 2;
b) défaut d'afficher de manière visible la carte de conducteur de taxi pendant son service;
c) infraction aux dispositions des paragraphes 1er à 3 de l'article 12;
d) infraction aux dispositions du paragraphe 1er de l'article 13;
e) infraction aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 17.

Sera puni des mêmes amendes, l'exploitant de taxi qui aura toléré qu'un conducteur de taxi commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), c), d) et e) de l'alinéa précédent.

En cas de récidive dans le délai de trois ans à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention ou à partir du jour où une précédente condamnation judiciaire du chef d'une même contravention est devenue irrévocable, le double de l'amende est appliqué.

(2) Toutefois, sera puni d'une amende de 25 à 500 euros, l'exploitant de taxi qui aura commis une ou plusieurs infractions aux dispositions du paragraphe 1er de l'article 3, des paragraphes 1er et 4 de l'article 5 ainsi que du paragraphe 4 de l'article 13. Ces infractions sont appelées contraventions graves.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

Sera puni de la même peine, le conducteur de taxi qui aura commis une ou plusieurs des infractions suivantes:

a) infractions aux dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 5;
b) infractions aux dispositions du paragraphe 1er de l'article 7;
c) infractions aux dispositions du paragraphe 1er de l'article 11;
d) infractions aux dispositions du paragraphe 1er de l'article 15.

Sera puni de la même peine, l'exploitant de taxi qui aura toléré qu'un conducteur de taxi commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), b) et d) de l'alinéa précédent.

En cas de récidive dans le délai de trois ans à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave ou à partir du jour où une précédente condamnation judiciaire du chef d'une même contravention grave est devenue irrévocable, le maximum de l'amende est prononcé.

(3) En cas de contraventions ou de contraventions graves punies en vertu des dispositions des paragraphes 1er et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés conformément aux dispositions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, par les membres de la Police grand-ducale, habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale, ainsi que par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises.

Des avertissements taxés peuvent également être décernés par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la présente loi, en cas de contraventions ou de contraventions graves aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord.

(4) Un catalogue groupant les contraventions et les contraventions graves suivant les montants des taxes à percevoir est établi par règlement grand-ducal.

Art. 22.

Les infractions aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution sont recherchées et constatées par les membres de la Police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises.

Dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la présente loi, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution

a) des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions;

b) des dispositions du Code de la consommation pour autant qu'elles concernent l'indication des prix des services de taxis.

Dans l'exercice des fonctions visées au présent article, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises, ont la qualité d'officiers de police judiciaire.

Art. 23.

Les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui décernent un avertissement taxé dans le cadre de la présente loi, en informent par voie électronique le ministre dans les 15 jours suivant le règlement de la taxe.

Le procureur général d'Etat informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises dans le cadre de la présente loi.

Art. 24.

(1) Sans préjudice de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, les membres de la Police grand-ducale sont en droit d'immobiliser un taxi sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du taxi au moyen d'un système mécanique, lorsque le conducteur du taxi qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la présente loi, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

(2) Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un taxi sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du taxi au moyen d'un système mécanique, lorsque:

1. le conducteur du taxi qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la présente loi ou à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955;
2. le taxi présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation;
3. il se révèle que la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le taxi en question depuis plus de 60 jours.

(3) Dans les cas respectivement visés aux paragraphes 1er et 2, les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ont le droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Chapitre XIII – Dispositions transitoires

Art. 25.

(1) Une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 précitée peut être échangée, pour une durée de validité de cinq ans et pour la zone correspondante dont question au paragraphe (1) de l'article 6, par le ministre contre une licence d'exploitation de taxi au sens de la présente loi, dans les six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi et sur demande du titulaire présentée par lettre recommandée avec avis de réception.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 19, ces licences peuvent être renouvelées aux conditions de la présente loi.

Art. 26.

(1) Le conducteur de taxi prouvant dans son chef l'exercice continu de l'activité de chauffeur de taxi pendant un an avant l'entrée en vigueur de la présente loi est dispensé de la participation à la séance d'information prévue à l'article 9.

(2) Une carte de conducteur de taxi au sens de la présente loi peut lui être délivrée par le ministre dans les six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi et sur leur demande présentée par lettre recommandée avec avis de réception.

(3) Sans préjudice des dispositions de l'article 20, ces cartes peuvent être renouvelées aux conditions de la présente loi.

Chapitre XIV – Nouveaux engagements de personnel

Art. 27.

Pour l'application des dispositions de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à procéder au cours de l'année 2016 à l'engagement de deux employés de la carrière D pour le compte du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des transports.

Chapitre XV – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 28.

L'article L.112-8 du Code de la consommation est modifié comme suit:

(1) Le premier alinéa du paragraphe (1) est remplacé par le libellé suivant:

«(1) Tout professionnel, à l'exception des professions libérales, doit, sans préjudice des dispositions légales ou réglementaires propres à sa profession ou à son domaine d'activité, indiquer au consommateur les tarifs unitaires ou forfaitaires toutes taxes comprises des prestations les plus courantes qu'il propose.»

(2) Au paragraphe 2, deux nouveaux alinéas sont insérés entre le 1er et le deuxième alinéa, avec le libellé suivant:

«Dans le cadre des services de taxis, les tarifs doivent être affichés à l'extérieur et à l'intérieur du taxi. Les modalités de l'affichage peuvent être arrêtées par règlement grand-ducal.»

Art. 29.

Est abrogée la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis.

Chapitre XVI – Dispositions finales

Art. 30.

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis».

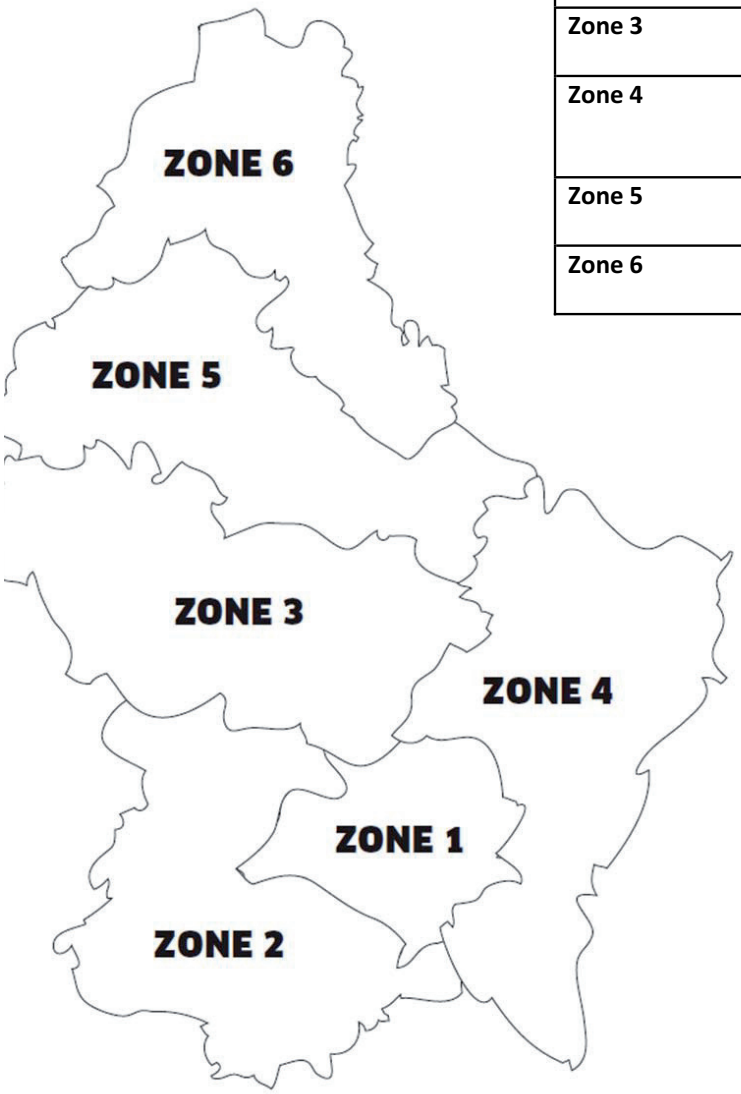
Art. 31.

La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

———

Annexe



Délimitations géographiques	
Zone 1	Canton Luxembourg
Zone 2	Canton Capellen Canton Esch-sur-Alzette
Zone 3	Canton Mersch Canton Redange
Zone 4	Canton Echternach Canton Grevenmacher Canton Remich
Zone 5	Canton Diekirch Canton Wiltz
Zone 6	Canton Clervaux Canton Vianden

Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016

1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis;

2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

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

4) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg;

5) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour courses en taxi; et

6) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant règlementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg.

(Mém. A - 163 du 11 août 2016, p. 2708)

Chapitre Ier - Pièces justificatives pour l'obtention et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi et d'une carte de conducteur de taxi

Art. 1er.

(1) Pour l'obtention et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi il y a lieu de joindre:

a) aux demandes émanant des personnes physiques les pièces suivantes:
   1. une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de l'intéressé;
   2. une copie de l'autorisation d'établissement ou d'une décision de principe d'établissement de loueur de taxis délivrée sur base de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, en cours de validité;
   3. une copie du certificat d'immatriculation (partie I) ou, le cas échéant, un certificat du constructeur renseignant le numéro de châssis;
   4. une preuve de paiement de la taxe d'instruction;
   5. une attestation de l'Administration de l'enregistrement indiquant le numéro de TVA;

b) aux demandes émanant des sociétés commerciales les pièces suivantes:
   1. une copie des statuts de la société commerciale;
   2. une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification du dirigeant;
   3. une copie de l'autorisation d'établissement ou d'une décision de principe d'établissement de loueur de taxis délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011, en cours de validité;
   4. une copie du certificat d'immatriculation (partie I) ou, le cas échéant, un certificat du constructeur renseignant le numéro de châssis;
   5. une preuve de paiement de la taxe d'instruction;
   6. une attestation de l'Administration de l'enregistrement indiquant le numéro de TVA;
   7. un extrait du Registre de Commerce et des Sociétés renseignant le numéro de la société.

(2) Pour l'obtention et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions, il y a lieu de joindre en outre des documents visés au paragraphe 1er, une copie du contrat d'achat ou du contrat de crédit-bail indiquant la date de livraison d'un taxi zéro émissions, tel que défini à l'article 1er de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

(3) Pour l'échange visé à l'article 25, paragraphe 1er de la loi du 5 juillet 2016 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation, il y a lieu de joindre en plus de l'autorisation d'exploitation de taxi un certificat par lequel l'autorité émettrice dudit certificat atteste que l'autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis était valable au moment de la date d'entrée en vigueur de cette loi.

Art. 2.

Pour l'obtention et le renouvellement d'une carte de conducteur de taxi, il y a lieu de joindre à la demande:

a) une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de l'intéressé;

b) une copie du permis de conduire, valable pour la conduite de taxis;

c) un extrait du casier judiciaire datant de moins de trois mois;

d) une copie du certificat de participation dont question à l'article 9 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis;

e) une déclaration écrite et signée par laquelle l'intéressé justifie ses connaissances linguistiques conformément à l'article 7 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis;

f) une photographie récente de 45/35 mm sur papier souple, la tête prise de face ayant au moins 20 mm de hauteur;

g) une preuve de paiement de la taxe d'instruction.

Chapitre II - Normes environnementales

Art. 3.

(1) Pour les véhicules comportant quatre places assises, hormis celle du conducteur:

a) les taxis qui font l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription après l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, doivent respecter les normes environnementales suivantes après le 1er janvier 2017:

1. en matière d'émissions de CO_2: max. 130 g de CO_2/km; et
2. en matière de norme EURO: min. EURO 5;

b) les taxis qui font l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription après l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, doivent respecter les normes environnementales suivantes après le 1er janvier 2021:

1. en matière d'émissions de CO_2: max. 95 g de CO_2/km; et
2. en matière de norme EURO: min. EURO 6.

(2) Pour les véhicules comportant entre cinq et huit places assises, hormis celle du conducteur, les taxis qui font l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription après l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, doivent respecter les normes environnementales suivantes après le 1er janvier 2022:

1. en matière d'émissions de CO_2: max. 147 g de CO_2/km; et
2. en matière de norme EURO: min. EURO 6.

Chapitre III - Equipements spéciaux des taxis

Art. 4.

(1) Le tableau-taxi doit être affiché à tout moment de manière visible dans l'habitacle avant du taxi à portée de vue des passagers. Un deuxième exemplaire doit à tout moment être mis à disposition du client sur demande de celui-ci.

(2) Le tableau-taxi doit être conforme au modèle fixé à l'annexe 1.

Ce tableau-taxi doit répondre aux conditions suivantes:

a) être de nature fixe, sous forme de carton sous plastique;

b) avoir une largeur d'au moins 200 mm et une hauteur d'au moins 140 mm;

c) indiquer en caractères bien lisibles:

1. le ou les noms et le ou les prénoms ou la raison sociale de l'exploitant de taxi,
2. l'adresse du principal établissement de l'exploitant de taxi,
3. le nombre de places assises,
4. la date de validité de la licence,
5. le type de la licence d'exploitation de taxi,
6. le type de taxi,
7. les tarifs.

Ces indications doivent figurer dans les champs prévus;

d) porter le numéro de la licence d'exploitation de taxi et de la zone de validité géographique;

e) indiquer les coordonnées de l'organisme visé à l'article 17 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

(3) Le tableau-taxi doit être apposé par l'exploitant.

Si un tableau-taxi a été volé, perdu, détruit, endommagé ou rendu autrement illisible ou inutilisable, l'exploitant de taxi concerné est tenu de le remplacer sans délai.

Art. 5.

(1) Les taxis doivent être munis d'une plaque-zone-taxi apposée à tout moment derrière le pare-brise côté droit du véhicule et être visible de l'extérieur.

(2) La plaque-zone-taxi doit être conforme au modèle fixé à l'annexe 2.

Cette plaque-zone-taxi doit répondre aux conditions suivantes:

a) avoir une forme rectangulaire et être d'une largeur d'au moins 100 mm et d'une hauteur d'au moins 70 mm, sous forme de carton;

b) indiquer en caractères lisibles le numéro de la zone de validité géographique et le numéro de la licence d'exploitation de taxi;

c) indiquer le numéro d'immatriculation du taxi;

d) indiquer le numéro de châssis du taxi;

e) indiquer la date d'émission et la date limite de validité de la licence d'exploitation de taxi;

f) indiquer le type de la licence d'exploitation de taxi;

g) indiquer le type de taxi;

h) porter le cachet du ministre ayant les Transports dans ses attributions désigné ci-après par «le ministre».

(3) La plaque-zone-taxi est délivrée par le ministre à l'exploitant de taxi au même moment que la licence d'exploitation de taxi.

Si une plaque-zone-taxi a été volée, perdue, détruite, endommagée ou rendue autrement illisible ou inutilisable, l'exploitant de taxi concerné est tenu d'en informer le ministre et de la remplacer sans délai. A cette fin, il doit faire parvenir une demande écrite motivée au ministre accompagnée soit d'une déclaration de perte soit de la plaque-zone- taxi endommagée ou rendue autrement illisible ou inutilisable.

Art. 6.

(1) Un panneau lumineux doit être installé sur le toit du taxi. Il doit s'allumer dès que le taxi est mis à la disposition des clients et s'éteindre dès que le compteur du taximètre est mis en route.

(2) Ce panneau lumineux doit répondre aux conditions suivantes:

a) avoir une forme rectangulaire ou trapézoïdale, les coins étant arrondis;

b) avoir une largeur au minimum de 250 mm et au maximum de 520 mm, à condition toutefois que cette largeur ne dépasse pas le gabarit du toit du taxi sur lequel il est monté;

c) avoir une hauteur au minimum de 75 mm et au maximum de 120 mm;

d) porter à ses faces avant et arrière l'inscription «Taxi»:

   1. en jaune avec un contour noir;
   2. d'une hauteur au minimum de 50 mm;
   3. composée de lettres ayant une épaisseur au minimum de 10 mm et au maximum de 15 mm;

e) avoir, à titre facultatif, des lignes de contour, à condition pour celles-ci d'être de la même couleur que l'inscription «Taxi» et d'avoir une largeur maximale de 20 mm;

f) comporter un éclairage interne uniforme et non éblouissant, dont la couleur n'est ni le bleu ni l'orange;

g) ne comporter aucun élément ni aucune inscription à caractère réfléchissant;

h) ne pas être muni d'inscriptions publicitaires autres que la raison sociale ou les coordonnées de l'entreprise;

i) être fixé sur le toit du taxi, selon les règles de l'art et de façon à ne présenter aucun danger pour la sécurité des usagers de la voie publique;

j) avoir le point le plus bas de son bord inférieur à moins de 150 mm du toit du taxi.

(3) Le panneau lumineux doit être apposé par l'exploitant du taxi.

Si un panneau lumineux a été volé, perdu, détruit, endommagé ou rendu autrement illisible ou inutilisable, l'exploitant de taxi concerné est tenu de le remplacer sans délai.

Art. 7.

(1) L'exploitant de taxi doit tenir en permanence à bord du taxi un carnet métrologique à jour pour chaque taximètre installé dans un taxi qu'il exploite. Ce carnet doit documenter d'une façon complète et univoque l'installation du taximètre ainsi que toutes les interventions effectuées, et notamment les réparations, les vérifications, les scellements et bris de scellements ainsi que les essais éventuels et leurs résultats.

(2) Le modèle du carnet métrologique ainsi que les données qu'il doit renseigner sont fixés par le ministre.

(3) Le carnet métrologique est délivré par la Société nationale de circulation automobile, ci-après dénommée «SNCA», sous le contrôle du ministre.

En vue de la délivrance du carnet métrologique, l'exploitant de taxi doit présenter sa licence d'exploitation de taxi et disposer, en tant que propriétaire ou détenteur, d'un taxi.

Les prestations à fournir par la SNCA en relation avec la délivrance du carnet métrologique sont à charge de l'exploitant de taxi.

(4) Si un carnet métrologique a été volé, perdu, détruit, endommagé ou rendu autrement illisible ou inutilisable, l'exploitant de taxi concerné est tenu d'en informer sans délai la SNCA. Cette information se fait sous forme d'une déclaration de perte, dans les formes et conditions prévues pour la déclaration de perte du certificat d'immatriculation d'un véhicule.

Après avoir enregistré la déclaration de perte et récupéré, le cas échéant, le carnet métrologique original inutilisable, la SNCA met à la disposition de l'exploitant un duplicata du carnet métrologique original.

(5) Tout carnet métrologique est lié à un seul taximètre. En cas de transfert d'un taximètre sur un autre taxi, le même carnet doit être conservé, seul le taxi dans lequel le taximètre est réinstallé doit être renseigné dans le carnet. Si un taxi équipé d'un taximètre change d'exploitant de taxi sans que le taximètre n'ait été désinstallé, le même carnet doit être conservé.

(6) Le cas échéant, le carnet métrologique doit accompagner le taximètre afférent en réparation. Si un taximètre de remplacement est installé dans un taxi pendant le temps de réparation du taximètre défectueux ou non conforme, le taximètre de remplacement doit être couvert par son propre carnet métrologique.

(7) L'exploitant de taxi doit mettre sans délai hors service tout taxi dès que le taximètre y installé ne répond plus aux exigences réglementaires ou faire remplacer, sans délai, le taximètre défectueux ou non conforme par un taximètre en état de fonctionnement et conforme.

(8) L'exploitant de taxi et le chauffeur doivent s'assurer de l'état réglementaire des pneumatiques et tout particulièrement de la conformité de la dimension de ces pneumatiques à celles ayant servi pour déterminer le coefficient caractéristique de chaque taxi.

(9) L'exploitant de taxi et le chauffeur doivent s'assurer de l'état réglementaire du taximètre et tout particulièrement du déclenchement du calcul du temps d'attente conformément aux modalités définies par le ministre.

Art. 8.

(1) Tout taximètre installé dans un taxi, y compris ses dispositifs complémentaires qui peuvent avoir une influence, directe ou indirecte, sur le calcul du prix à payer par l'usager du taxi, ainsi que leur circuit d'installation, doivent être scellés par la SNCA, sans que les qualités métrologiques du taximètre soient altérées et de façon à ce que tout accès aux éléments protégés par le scellement soit rendu impossible et sans que la pellicule de scellement soit cassée.

(2) Tous les scellements relatifs à un taximètre doivent porter de façon non équivoque et indélébile la marque de la SNCA.

(3) Le bris de scellement peut être effectué par un installateur de taximètre bénéficiant d'un agrément par le fabricant de taximètre pour le taximètre en question:

a) pour programmer un changement d'un élément ou d'un paramètre ayant un effet déterminant sur le calcul du tarif, à condition de documenter le bris de scellement dûment dans le carnet métrologique, d'apposer un scellement dont les modalités sont déterminées par le ministre, et de présenter le taximètre pour scellement à la SNCA dans un délai de cinq jours ouvrables suivant le bris de scellement;

b) pour toute autre raison technique liée au bon fonctionnement du taximètre et à la fixation du tarif, à condition de documenter le bris de scellement dûment dans le carnet métrologique, de notifier le bris de scellement sans délai à la SNCA et d'apposer un scellement dont les modalités sont déterminées par le ministre.

(4) Le ministre fixe les exigences techniques pour les taximètres et leurs dispositifs complémentaires ainsi que les modalités de remplissage du carnet métrologique.

(5) En cas de mise hors service définitive du taximètre l'exploitant doit retourner sans délai l'original du carnet métrologique à la SNCA.

Art. 9.

(1) Une vérification par la SNCA du fonctionnement correct et conforme d'un taximètre installé dans un taxi, comportant, selon le cas, un scellement partiel ou complet du taximètre ou de son installation, doit au moins avoir lieu dans les cas suivants:

a) lors de la première installation du taximètre dans un taxi;

b) lors de chaque intervention qui donne lieu soit à un changement d'un élément ou d'un paramètre ayant un effet déterminant sur le calcul du tarif du taximètre, notamment lors d'un remplacement des pneumatiques montés sur le taxi par des pneumatiques d'autres dimensions non agréés ou d'un changement du donneur d'impulsions ou un réglage de la date et de l'heure;

c) au plus tard une année après la dernière vérification du taximètre ou après cinq bris de scellements ininterrompus d'opérations visées à l'article 8, paragraphe 3 b).

A cette fin, la SNCA peut exiger la présentation de toute pièce ou de tout document qu'elle juge utile dans le cadre de la vérification en question.

Pour tout bris de scellement visé à l'article 8, paragraphe 3 b), la SNCA peut requérir toutes les informations utiles pour la vérification du bien-fondé de l'opération effectuée.

(2) Les modalités conditionnant les vérifications auxquelles la SNCA est tenue de procéder sur les taximètres et leur installation dans les taxis ainsi que les conditions selon lesquelles la SNCA et l'installateur sont tenus d'assurer un archivage et traçage approprié de toutes ces interventions sont arrêtées par le ministre.

Art. 10.

(1) Chaque taximètre installé dans un taxi doit être muni d'une vignette, apposée sur le taximètre soit par la SNCA, soit, après un bris de scellement, par l'installateur bénéficiant d'un agrément par le fabricant de taximètre pour le taximètre en question.

(2) Les données qu'elle doit renseigner sont fixées par le ministre.

(3) Une vignette ne doit être apposée sur un taximètre par la SNCA ou l'installateur que si le taximètre, ses dispositifs complémentaires et son installation répondent à toutes les exigences du présent règlement et de ses dispositions d'exécution. Toute vignette apposée sur un taximètre non conforme à ces exigences doit, le cas échéant, en être enlevée.

(4) Une nouvelle vignette est apposée par la SNCA sur un taximètre dans tous les cas prévus au paragraphe 1er de l'article 9. Par ailleurs une nouvelle vignette peut être apposée sur un taximètre en cas de dégradation accidentelle de la vignette dont ce taximètre est pourvu, à condition que la SNCA se soit assurée qu'il n'y a pas de doute sur la raison de la dégradation en question. Le cas échéant, le remplacement de la vignette doit être mentionné dans le carnet métrologique du taximètre afférent.

(5) Une nouvelle vignette est apposée par l'installateur sur un taximètre dans tous les cas prévus à l'article 8, paragraphe 3 b). Par ailleurs une nouvelle vignette peut être apposée sur un taximètre en cas de dégradation accidentelle de la vignette dont ce taximètre est pourvu, à condition que l'installateur bénéficiant d'un agrément par le fabricant de taximètre pour le taximètre en question se soit assuré qu'il n'y a pas de doute sur la raison de la dégradation en question. Le cas échéant, le remplacement de la vignette doit être mentionné dans le carnet métrologique du taximètre afférent.

(6) La délivrance de la vignette apposée par la SNCA se fait dans les conditions du paragraphe 3 de l'article 7.

La délivrance de la vignette apposée par l'installateur se fait par l'installateur.

En vue de la mise à disposition de vignettes d'installateur, l'installateur doit présenter annuellement à la SNCA son agrément d'installateur par le fabricant de taximètre et la liste des taximètres pour lesquels il dispose d'un agrément.

Le cas échéant, la délivrance d'un duplicata d'une vignette apposée par l'installateur se fait dans les conditions du paragraphe 4 de l'article 7.

Art. 11.

(1) Les vignettes dont question à l'article 10 doivent être apposées sur le boîtier du taximètre lui-même ou, à défaut, à proximité immédiate du taximètre, à un endroit facilement accessible sans démontage du taximètre. Dans ce dernier cas, l'endroit de fixation de la vignette doit être spécifié dans le carnet métrologique du taximètre.

(2) Les vignettes doivent être scellées au moyen d'une pellicule de scellement autocollante qui ne doit pas pouvoir être retirée sans donner lieu concomitamment à la destruction de la vignette.

Art. 12.

Les tarifs que la SNCA est autorisée à percevoir pour les services prestés par elle en vertu du présent règlement sont fixés comme suit:

a)	Constitution d'un dossier lors de la première vérification d'un taximètre:	25,64 euros HTVA
b)	Vérification d'un taximètre et de son installation:	29,92 euros HTVA
c)	Scellement d'un taximètre et de son installation:	25,64 euros HTVA
d)	Délivrance d'un carnet métrologique:	21,37 euros HTVA
e)	Délivrance d'un duplicata d'un carnet métrologique:	42,73 euros HTVA
f)	Délivrance d'un lot de dix vignettes d'installateur:	4,98 euros HTVA.

Chapitre IV – Affichage des tarifs

Art. 13.

(1) L'exploitant de taxi doit afficher à tout moment sur la fenêtre arrière droite de son taxi de manière visible le tarif des services de taxi.

(2) Le modèle d'affichage des tarifs doit être conforme au modèle fixé à l'annexe 3.

Cet affichage doit répondre aux conditions suivantes:

a) avoir une largeur d'au moins 200 mm et une hauteur d'au moins 130 mm;
b) indiquer les tarifs unitaires et les tarifs forfaitaires;
c) indiquer les suppléments par colis, par animal ainsi que tout autre supplément pratiqué;
d) indiquer les moyens de paiement acceptés;
e) indiquer le numéro de la zone de validité géographique et le numéro de la licence d'exploitation de taxi;
f) indiquer le numéro de TVA ainsi que le numéro de l'autorisation d'établissement;
g) indiquer les tarifs en caractères bien lisibles.

Ces indications doivent figurer dans les champs prévus.

(3) Si une affiche des tarifs a été volée, perdue, détruite, endommagée ou rendue autrement illisible ou inutilisable, l'exploitant de taxi concerné est tenu de la remplacer sans délai.

Chapitre V – Données traitées

Art. 14.

(1) Les données de fichiers accessibles en vertu du paragraphe 4 de l'article 18 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxi sont:

a) concernant l'exploitant personne physique: nom, prénom, date de naissance, pays de naissance, numéro d'identification du registre national des personnes physiques, résidence habituelle, numéro de téléphone, adresse électronique, numéro de fax, adresse de correspondance;
b) concernant l'exploitant société commerciale: nom et prénom du dirigeant, date de naissance du dirigeant, pays de naissance du dirigeant, numéro d'identification du dirigeant du registre national des personnes physiques, dénomination de la société, résidence habituelle du dirigeant, adresse, numéro de téléphone, adresse électronique, numéro de fax, adresse de correspondance;
c) concernant le conducteur de taxi: nom, prénom, date de naissance, pays de naissance, numéro d'identification du registre national des personnes physiques, résidence habituelle, numéro de téléphone, numéro du permis de conduire, catégorie du permis, date de délivrance du permis, date de fin de validité du permis, photographie, adresse électronique, numéro de fax, adresse de correspondance.

Les photographies ne sont conservées que pendant une durée de deux mois après la délivrance de la carte de conducteur et sont, à l'expiration de ce délai, automatiquement et irréversiblement supprimées.

(2) Les données qui peuvent être communiquées à la SNCA en vertu du paragraphe 10 de l'article 18 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxi sont les données suivantes:

a) pour l'exploitant
   – nom et prénom(s) de l'exploitant personne physique ou du dirigeant
   – dénomination de la société
   – adresse de résidence
   – adresse de correspondance
b) pour la voiture (taxi)
   – numéro d'immatriculation
   – numéro de châssis
   – date de première mise
   – marque
   – modèle
   – couleur
   – nombre maximum de passagers
   – taille des roues
   – norme Euro
   – émission CO_2
c) pour le taximètre
   – numéro du carnet métrologique
   – type de taximètre
   – numéro de série du taximètre
   – information sur la modification apportée
   – date de la modification
   – date de vérification.

Chapitre VI – Commission des taxis

Art. 15.

La Commission des taxis, désignée ci-après la «commission», qui a pour mission d'instruire tout dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, dresse un procès-verbal et formule un avis motivé, pris à la majorité des voix, à l'adresse du ministre avant que ce dernier ne prenne des mesures ou des sanctions administratives visées à l'article 19, paragraphe 1er de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

Art. 16.

(1) La commission se réunit sur convocation du président de la commission. La convocation mentionne l'ordre du jour arrêté par le président.

Si, après instruction du dossier, la commission estime qu'une sanction ou mesure au sens de l'article 19 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis n'est pas nécessaire, elle ne convoque pas l'intéressé.

Si, après instruction du dossier, la commission estime qu'une sanction ou mesure dans le sens de l'article 19, paragraphe 1er, de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis est susceptible d'être prononcée, elle adresse au moins quatorze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée avec avis de réception à l'intéressé, l'invitant à comparaître devant elle. Si l'intéressé, dûment convoqué, ne comparaît pas, la commission rend son avis sans l'avoir entendu.

(2) La commission peut entendre des témoins. Elle peut s'entourer d'experts à titre consultatif pour l'assister dans ses travaux.

(3) La commission peut demander tout document et élément d'information qu'elle juge nécessaire pour l'accomplissement de sa mission.

Art. 17.

La commission se compose de membres effectifs et suppléants dont:

a) un membre représentant le ministre;

b) un membre représentant le ministre ayant les Classes moyennes dans ses attributions;

c) un membre représentant la Chambre des métiers;

d) un membre représentant la SNCA.

Art. 18.

La commission est composée pour chaque affaire de trois membres au moins et d'un secrétaire qui ne prend pas part aux délibérations.

Le représentant du ministre remplit les fonctions de président de la commission.

En cas d'empêchement du président, la commission est présidée par le membre ayant les Classes moyennes dans ses attributions.

La commission se dote d'un règlement intérieur qui est approuvé par le ministre.

Art. 19.

Les membres de la commission touchent une indemnité de 25 euros par réunion.

Le président et le secrétaire touchent le double de l'indemnité par réunion.

Chapitre VII – Taxes d'instruction et taxe annuelle

Art. 20.

Les taxes prévues à l'article 20, paragraphe 1er et 2, de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, sont fixées comme suit:

a) Taxes d'instruction du dossier

Référence aux articles et paragraphes de la loi	Libellé de la taxe	Montant de la taxe (en euros)
04 -04	Délivrance d'une licence d'exploitation de taxi	100
05 -02 -02 -04 -05	Transcription d'une licence d'exploitation de taxi Extension temporaire d'une licence d'exploitation de taxi Renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi Délivrance d'une licence d'exploitation de taxi provisoire	35 20 80 20
10 -03	Délivrance d'une carte de conducteur de taxi	50
11 -02	Renouvellement d'une carte de conducteur de taxi	25
20 -01 -01 -01 -01	Modification à apporter – à une licence d'exploitation de taxi – à une carte de conducteur de taxi Délivrance d'un duplicata – d'une licence d'exploitation de taxi – d'une carte de conducteur de taxi	 30 20 30 20
25 -01	Echange d'une licence d'exploitation de taxi	50

b) Taxe annuelle

Référence aux articles et paragraphes de la loi	Taxe	Montant de la taxe (en euros)
20 -02	Par licence d'exploitation de taxi, pour les taxis de la zone géographique 1: – pour un taxi qui émet plus de 100 g CO_2/km – pour un taxi qui émet moins de 100 g CO_2/km – pour un taxi qui émet 0 g CO_2/km	 500 300 150
	pour les taxis des zones géographiques 2 à 6: – pour un taxi qui émet plus de 100 g CO_2/km – pour un taxi qui émet moins de 100 g CO_2/km – pour un taxi qui émet 0 g CO_2/km	 400 200 50

Chapitre VIII – Dispositions modificatives

Art. 21.

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

1. A l'article 2, la rubrique 2.8 est remplacée par le texte suivant:

   «Taxi: voiture automobile à personnes, telle que définie à l'article 1er de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.»
2. A l'article 45*bis*, l'alinéa 9 est supprimé.
3. L'intitulé «C. – Taxis, voitures de location avec chauffeur et location de voitures sans chauffeur», figurant au-dessus de l'article 55, est remplacé par «Voitures de location avec chauffeur et location de voitures sans chauffeur».
4. Les articles 55 et 56 sont abrogés.
5. L'article 56*ter* est remplacé par le libellé suivant:

   «Art. 56*ter.* Les propriétaires et les conducteurs sont responsables de l'observation de l'article 56*bis*.»
6. A l'article 57, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant:

   «Les véhicules destinés à la location sans chauffeur ne sont pas soumis aux dispositions des articles 56*bis* et 56*ter*.»
7. A l'article 115, la lettre c) du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

   «c) des agents de l'Administration des douanes et accises contrôlant les dispositions légales relatives soit à la vignette prévue par la législation portant approbation et application de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, soit à la surcharge des véhicules, soit aux documents de bord et d'équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques, soit qui agissent dans le cadre des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les services de taxis, lorsque ces agents portent les insignes de leur fonction; ces insignes doivent être visibles sans confusion possible de jour comme de nuit.»

Art. 22.

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

(1) A l'article 1er, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

«Les montants de la taxe à percevoir pour l'avertissement taxé prévu par les articles 12 et 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que par l'article 21 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis sont fixés à 12, 24, 49, 74, 145, 250 et 500 euros, selon la gravité de l'infraction constatée.»

(2) Le catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe I du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 précité est modifié comme suit:

I. Dans la phrase introductive, la lettre F) est remplacée par le libellé suivant:

«F) de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et du règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis;».

II. Les rubriques 55 et 56 sont abrogées.

III. A la rubrique 115 et 116, l'infraction 02 est remplacée par le libellé suivant:

«

Référence aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2*bis *de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
-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, soit qui agissent dans le cadre des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les services de taxis				145	2

»

IV. La partie F. est remplacée par le libellé suivant:

«F.

I. Loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

II. Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis.

I. Loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis

Référence aux articles et paragraphes de la loi	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
02					
-01	Stationnement sur un emplacement de taxi sans se trouver en permanence à la disposition des clients		74		
-02	Stationnement ou placement du taxi à un endroit de la voie publique, autre qu'un emplacement de taxi, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique		74		
03	Effectuer le service des taxis sans être titulaire d'une licence d'exploitation de taxi valable				500
05					
-01	Défaut d'exhiber la licence d'exploitation de taxi sur demande des membres de la Police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises			145	
-02	Prise en charge de clients sur le territoire d'une zone autre que celle pour laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable, hormis le cas de services de taxis effectués sur demande préalable dûment documentée par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique				500
-03	Stationnement ou attente à un endroit de la voie publique, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique sur le territoire d'une zone autre que pour laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable				250
07					
-01	Non-titulaire d'une carte de conducteur de taxi valable				250

Référence aux articles et paragraphes de la loi	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
11					
-01	Défaut d'afficher de manière visible la carte de conducteur de taxi pendant le service		74		
12					
-01	Chargement de clients à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi			145	
-02	Refus de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course à courte distance			145	
-03	Fait de gêner, par quelque moyen que soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi			145	
-04	Prise en charge d'individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale			145	
-05	Recherche de clients par paroles, gestes ou pancartes			145	
-06	Fait de fumer dès la prise en charge d'un ou de plusieurs clients	24			
-07	Fait de réclamer un prix supérieur à celui du tarif indiqué par le taximètre				250
-08	Mise en marche du taximètre avant la prise en charge du client				250
-09	Mise à zéro du taximètre avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû				250
-10	Fait de mettre en compte le temps d'arrêt en cas de panne				250
-11	Fait de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client			145	
-12	Fait de ne pas laisser le client lire et comparer les prix			145	
-13	Fait de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers		74		
-14	Défaut de placer ou de faire avancer le taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi		74		
-15	Défaut de délivrer un reçu réglementaire au client			145	
-16	Défaut de conduire les clients à destination par le chemin le plus court, sauf dans le cas où le client en indique un autre				250
-17	Défaut d'assurer le fonctionnement régulier et normal du taximètre pendant toute la durée de la course				250
-18	Utiliser un véhicule autre qu'un taxi zéro émissions pour une licence d'exploitation de taxis zéro émissions				500
13					
-01	Utilisation d'un véhicule, autre qu'un taxi dans le cadre des services de taxis				500
-02	Utilisation à des fins autres que comme taxi, d'un véhicule routier équipé d'un taximètre règlementaire, d'un tableau-taxi, d'une plaque-zone-taxi ou d'un panneau lumineux «TAXI»				500
-03	Utilisation d'un taxi non muni				
	d'un taximètre réglementaire				250
-04	d'un tableau-taxi réglementaire				250
-05	d'une plaque-zone-taxi réglementaire				250
-06	d'un panneau lumineux «TAXI» réglementaire				250
-07	Installation sur un véhicule routier, autre qu'un taxi, d'un taximètre réglementaire, d'un tableau-taxi, d'une plaque-zone-taxi ou d'un panneau lumineux «TAXI»				250
-08	Affichage de publicité lumineuse ou réfléchissante			145	

Référence aux articles et paragraphes de la loi	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
-09	Affichage de publicité sur une vitre			145	
15					
-01	Défaut d'utiliser le taximètre réglementaire				250
-02	Défaut d'un dispositif imprimeur opérationnel relié au taximètre				250
17					
-01	Défaut d'afficher de manière visible à l'intérieur du taxi les coordonnées du Ministère du développement durable et des infrastructures			145	

II. Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis

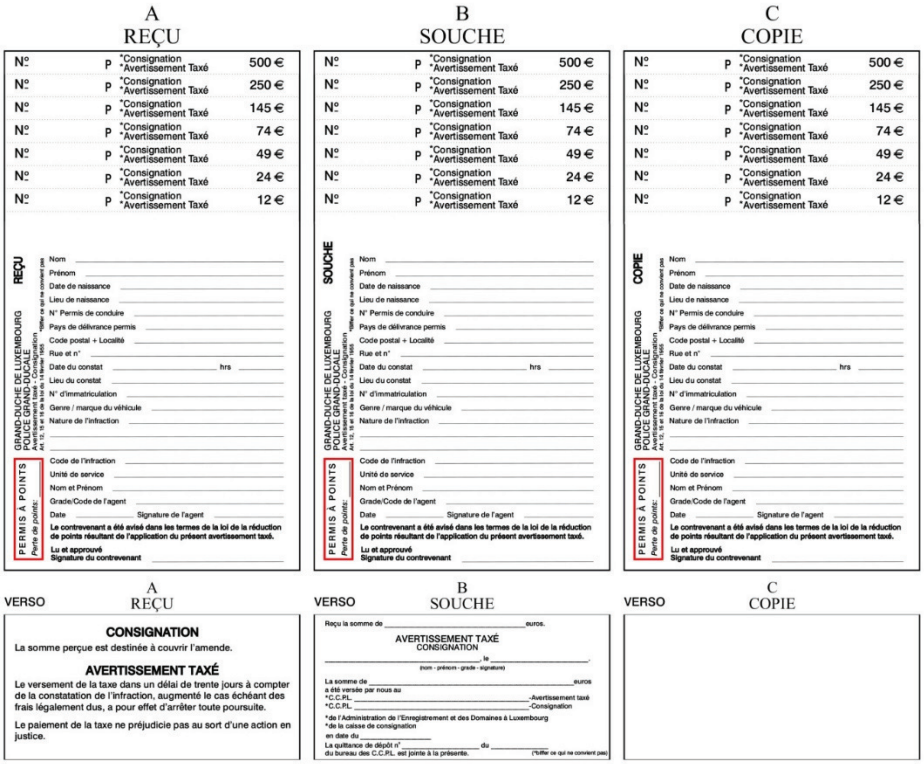
Référence aux articles et paragraphes du règlement grand-ducal	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
03					
-01	Non-respect après le 1er janvier 2017, pour les véhicules faisant l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription, des normes environnementales pour l'exploitation d'un véhicule comportant moins de six places assises, hormis celle du conducteur, en tant que taxi				500
-02	Non-respect après le 1er janvier 2021, pour les véhicules faisant l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription, des normes environnementales pour l'exploitation d'un véhicule comportant moins de six places assises, hormis celle du conducteur, en tant que taxi				500
-03	Non-respect après le 1er janvier 2022, pour les véhicules faisant l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription, des normes environnementales pour l'exploitation d'un véhicule comportant plus de cinq places assises, hormis celle du conducteur, en tant que taxi				500
04					
-01	Défaut d'afficher à tout moment de manière visible un tableau-taxi dans l'habitacle du taxi			145	
-02	Utilisation d'un tableau-taxi non-conforme au modèle		74		
-03	Défaut de remplacer un tableau-taxi volé, perdu, détruit, endommagé ou rendu autrement illisible ou inutilisable		74		
05					
-01	Défaut d'apposer la plaque-zone-taxi à tout moment derrière le pare-brise côté droit du véhicule et d'être visible de l'extérieur			145	
-02	Utilisation d'une plaque-zone-taxi non conforme au modèle		74		
-03	Défaut de remplacer une plaque-zone taxi volée, perdue, détruite, endommagée ou rendue autrement illisible ou inutilisable ou d'en informer le ministre		74		
06					
-01	Défaut d'installer le panneau-lumineux sur le toit du taxi			145	
-02	Utilisation d'un panneau-lumineux non-conforme au modèle		74		
-03	Défaut de remplacer un panneau-lumineux volé, perdu, détruit, endommagé ou rendu autrement illisible ou inutilisable		74		
07					
-01	Défaut de tenir en permanence à bord du taxi un carnet métrologique à jour			145	

Référence aux articles et paragraphes du règlement grand-ducal	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
-02	Défaut de l'exploitant de taxi de mettre sans délai hors service tout taxi dès que le taximètre y installé ne répond plus aux exigences réglementaires ou faire remplacer, sans délai, le taximètre défectueux ou non conforme par un taximètre en état de fonctionnement et conforme				250
-03	Défaut de l'exploitant de taxi ou du chauffeur de s'assurer de l'état réglementaire des pneumatiques et tout particulièrement de la conformité de la dimension de ces pneumatiques à celles ayant servi pour déterminer le coefficient caractéristique de chaque taxi				250
-04	Défaut de l'exploitant de taxi ou du chauffeur de s'assurer de l'état réglementaire du taximètre et tout particulièrement du déclenchement du calcul du temps d'attente conformément aux modalités définies par le ministre				250
08					
-01	Défaut de scellement non réglementaire du taximètre			145	
-03	Défaut de documenter le bris de scellement dûment dans le carnet métrologique, d'apposer un scellement réglementaire ou non-respect du délai de 5 jours ouvrables suivant le bris de scellement pour présenter le taximètre pour scellement à la SNCA suite à une programmation d'un changement d'un élément ou d'un paramètre ayant un effet déterminant sur le calcul du tarif			145	
-03	Défaut de documenter le bris de scellement dûment dans le carnet métrologique, de notifier le bris de scellement sans délai à la SNCA ou d'apposer un scellement réglementaire pour toute autre raison technique liée au bon fonctionnement du taximètre et à la fixation du tarif			145	
-05	Défaut de retourner sans délai l'original du carnet métrologique à la SNCA en cas de mise hors service définitive du taximètre			145	
09					
	Défaut de présentation auprès de la SNCA du taximètre:				
-01	lors de la première installation du taximètre dans un taxi			145	
-02	lors de chaque intervention qui donne lieu soit à un changement d'un élément ou d'un paramètre ayant un effet déterminant sur le calcul du tarif du taximètre, notamment lors d'un remplacement des pneumatiques montés sur le taxi par des pneumatiques d'autres dimensions ou d'un changement du donneur d'impulsions ou un réglage de la date et de l'heure			145	
-03	au plus tard une année après la dernière vérification du taximètre ou après cinq bris de scellements ininterrompus d'opérations visées à l'article 8, paragraphe 3 b)			145	
10					
-01	Défaut d'une vignette réglementaire apposée sur le taximètre			145	
-02	Défaut d'enlever une vignette lorsque le taximètre est désinstallé d'un taxi		74		
11					
-01	Défaut d'une pellicule de scellement autocollante sur le taximètre			145	
13					
-01	Défaut d'afficher de manière visible le tarif des services de taxi sur la fenêtre arrière droite du taxi				250
-02	Défaut d'utilisation du modèle d'affichage réglementaire			145	

»

(3) L'annexe II-1 est remplacée par le libellé suivant:

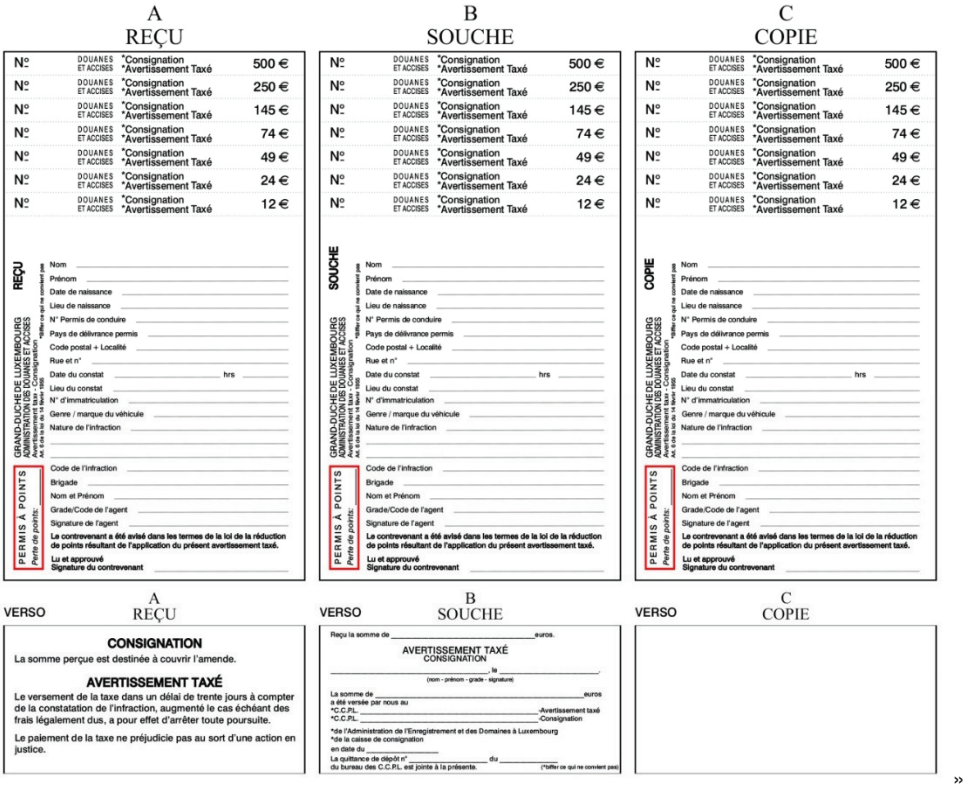
«**ANNEXE II-1**



»

(4) L'annexe II-3 est remplacée par le libellé suivant:

«ANNEXE II-3



»

Art. 23.

Au règlement grand-ducal du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg sont apportées les modifications suivantes:

(1) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Art. 4. Pour les voies ci-après, l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des taxis qui disposent d'une licence d'exploitation de taxi pour la zone de validité géographique 1:

– la zone taxis près du parvis de la Gare longeant la N3 de la sortie «nord» jusqu'à l'entrée «sud».

Cette disposition est indiquée par le signal C,3a complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté taxis de la zone de validité géographique 1».»

(2) L'article 18 est remplacé par le texte suivant:

«Art. 18. A l'endroit ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des taxis qui disposent d'une licence d'exploitation de taxi pour la zone de validité géographique 1:

– le long de la voie de contournement de la gare routière RGTR jusqu'à la sortie «nord» de la zone taxis près du parvis de la Gare longeant la N3.

Cette disposition est indiquée par le signal C,19 complété par un panneau additionnel du modèle 5a portant l'inscription «excepté taxis de la zone de validité géographique 1».»

Chapitre IX – Dispositions abrogatoires

Art. 24.

Sont abrogés:

a) le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour courses en taxi;

b) le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg.

Chapitre X – Dispositions finales

Art. 25.

La référence au présent règlement grand-ducal se fait sous la forme suivante: «règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis».

Chapitre XI – Dispositions transitoires

Art. 26.

Pour les exploitants de taxis qui disposent d'une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur la base de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis, les dispositions des articles 4, paragraphe 2, 5, 7, paragraphe 1er, 8, paragraphe 1er, 9, paragraphe 1er b) et 10, paragraphe 1er, s'appliquent à partir de l'échange de cette autorisation d'exploitation de taxi contre une licence d'exploitation au sens de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et au plus tard dans les six mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal.

Art. 27.

Le présent règlement grand-ducal entre en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

Art. 28.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre de l'Economie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

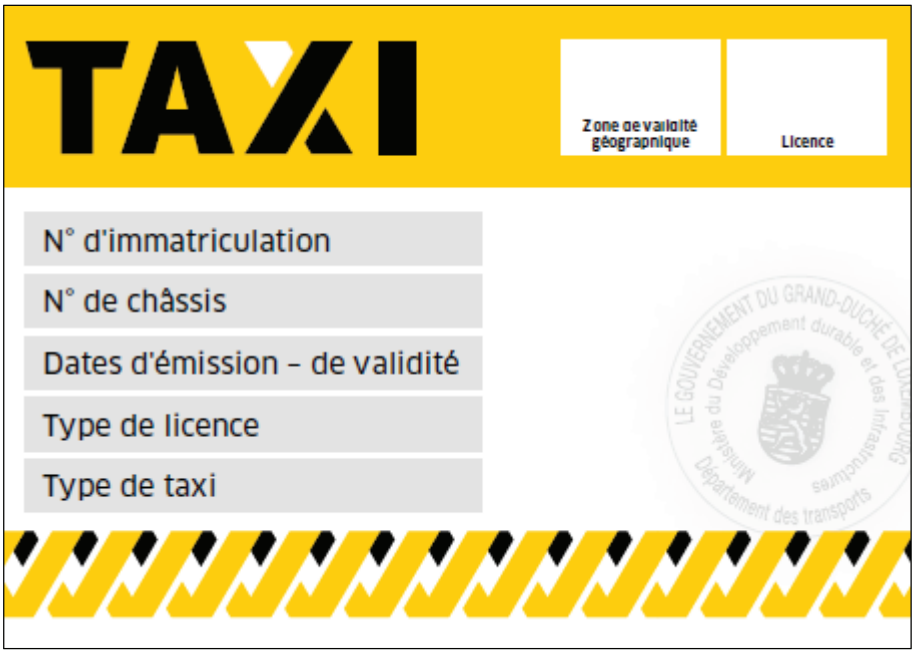
ANNEXE 1

Modèle du tableau-taxi



ANNEXE 2

Modèle de la plaque-zone-taxi



ANNEXE 3

Modèle d'affichage des tarifs



Règlement ministériel du 22 décembre 1997 concernant les modalités d'application de la législation portant réglementation des services de taxis.[1]

(Mém. A - 105 du 31 décembre 1997, p. 3345)

Texte coordonné au 18 septembre 2001

Version applicable à partir du 1er janvier 2002

Chapitre Ier.- L'homologation des taximètres

Art. 1er.

Les taximètres dont sont équipés les taxis en vertu de l'article 2 sous 13e de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, doivent être pourvus d'une horloge et d'un calendrier intégrés. Ils doivent être conçus de façon à permettre de calculer et d'indiquer, de façon visible pour le client, les prix maxima des courses en taxi arrêtés par l'Office des Prix. Ces prix sont exprimés en «euros»[2].

La conception et le fonctionnement du taximètre doivent rendre impossible toute manipulation susceptible de donner lieu à un calcul ou une indication non conforme de ces prix.

Les taximètres présentés à partir du 1er janvier 2000 à l'homologation ou au contrôle technique prévu à l'article 30 doivent être équipés d'une imprimante permettant notamment l'impression de quittances renseignant sur le nom de l'entreprise, le numéro d'ordre du taxi, la date et l'heure de la course, le kilométrage et le prix facturé.

Les taximètres sont homologués par le Ministre des Transports, ci-après appelé le Ministre.

Art. 2.

1. La Société Nationale de Contrôle Technique - Homologations s.à.r.l., (SNCT-H), est chargée des travaux d'homologation des taximètres. Elle peut, en cas de besoin, avoir recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins sur sa proposition par le Ministre en raison de leur compétence en matière d'homologation de taximètres.

2. La SNCT-H procède ou fait procéder aux essais et constatations requis en vue de l'homologation des taximètres.

Art. 3.

1. Les fabricants de taximètres doivent demander l'homologation d'un type de taximètre auprès de la SNCT-H par l'intermédiaire d'un représentant dûment mandaté, domicilié ou établi au Luxembourg.

2. La demande d'homologation doit être accompagnée des documents suivants:

– une description détaillée de l'appareil avec tous les plans de détail et toutes les photographies utiles;
– un dossier technique complet relatif aux procédures d'installation de l'appareil dans un véhicule;
– les procédures de réglage et d'ajustage de l'appareil;
– un manuel relatif au mode de fonctionnement de l'appareil et aux opérations de son entretien;
– un manuel d'utilisation de l'appareil destiné aux conducteurs des véhicules équipés de l'appareil;
– une note descriptive concernant les emplacements prévus pour les scellements;
– un certificat établi par l'autorité compétente d'un des Etats membres de l'Union Européenne ou par un organisme reconnu par une telle autorité et attestant la conformité du type d'appareil à la norme nationale applicable dans l'Etat membre en question pour ce type d'appareil.

3. La SNCT-H peut exiger que la demande d'homologation soit accompagnée d'un modèle du type de taximètre à homologuer. Ce modèle doit être muni d'une plaque signalétique renseignant au moins la marque d'identification du fabricant du taximètre ou de son mandataire, le type du taximètre, son numéro de série et son année de fabrication.

4. Elle peut en outre exiger la présentation de toute autre pièce ou document qu'elle juge utile dans le cadre de la procédure d'homologation.

5. Si les conditions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 ci-avant sont remplies et que la conformité du modèle d'appareil présenté aux exigences applicables est constatée, le Ministre accorde, sur proposition de la SNCT-H, l'homologation et délivre un certificat d'homologation conforme à un modèle approuvé par le Ministre.

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis.

2 Modifié implicitement par la loi du 1er août 2001 (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440).

6. Toute modification technique apportée à un taximètre homologué requiert soit une nouvelle homologation, soit une extension de l'homologation existante. Une homologation complémentaire est délivrée dans les formes et sous les conditions prévues pour l'homologation initiale; sont toutefois seuls requis les pièces et documents à présenter sur base des paragraphes 2, 3 et 4 ci-avant qui concernent les éléments relatifs à l'homologation complémentaire.

Art. 4.

1. Tout taximètre fabriqué sur base d'une homologation doit être construit de façon à être et à rester conforme au type homologué.

2. La SNCT-H est chargée de contrôler la conformité des taximètres au type homologué par le Ministre. Aux fins de ce contrôle, le titulaire du certificat d'homologation est notamment tenu de mettre à la disposition de la SNCT-H, sur la demande de celle-ci, des taximètres du type homologué ainsi que les étalons et autres moyens nécessaires pour procéder à un contrôle de conformité. Par ailleurs, la SNCT-H peut procéder, en cas de nécessité, au prélèvement d'échantillons dans les installations de production.

3. La SNCT-H veille par des mesures appropriées à faire redresser dans les plus brefs délais toute non-conformité constatée lors des contrôles de production.

4. La non-conformité de la production peut entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'homologation.

Art. 5.

La SNCT-H organise un archivage approprié des dossiers relatifs à l'homologation des taximètres. Par ailleurs, elle établit et tient à jour une liste des certificats d'homologation délivrés par le Ministre.

Art. 6.

Les prestations à fournir en vue de l'homologation d'un taximètre ainsi que les épreuves et les vérifications de la conformité sont à charge de celui au nom duquel l'homologation est établie. Elles sont facturées par la SNCT-H sur base du barème tarifaire arrêté par le Ministre en matière d'homologation.

Chapitre II.- L'agrément des installateurs de taximètres

Art. 7.

1. Sur proposition de la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT), le Ministre peut agréer des ateliers pour installer des taximètres dans des taxis ainsi que pour effectuer des interventions sur ces taximètres ou sur leur circuit d'installation, telles que la vérification, la réparation, le scellement, l'essai, le calibrage. Ces ateliers sont appelés ci-après «installateurs».

2. Seuls les installateurs agréés sont autorisés à installer des taximètres et à effectuer des interventions sur des taximètres.

3. L'agrément d'un installateur consiste à attribuer à ce dernier une marque d'agrément que celui-ci doit utiliser dans ses relations avec le Ministre et la SNCT ainsi que pour le marquage des scellements apposés sur les taximètres.

Art. 8.

1. A condition de satisfaire aux exigences de l'article 9, les fabricants de taximètres sont considérés de droit comme installateurs agréés en ce qui concerne les taximètres de leur propre production.

2. Peuvent être agréés comme installateurs les ateliers, entreprises ou autres organismes, ayant leur siège social au Grand-Duché de Luxembourg et ayant été reconnus et habilités à cette fin par un fabricant de taximètres ou par le mandataire au Luxembourg d'un tel fabricant.

3. Les demandes d'agrément sont adressées au Ministre moyennant une formule préimprimée, tenue à la disposition des intéressés par la SNCT. Cette demande est accompagnée de toutes les pièces justificatives légalement requises ou autrement déterminantes en vue de l'agrément à délivrer.

Art. 9.

L'installateur agréé ou sollicitant son agrément est tenu d'offrir toutes les garanties requises et d'assurer une exécution consciencieuse et conforme des attributions qui lui sont conférées par l'agrément, ainsi que des travaux et des autres obligations qui en découlent.

A cette fin, il doit notamment satisfaire aux exigences suivantes:

– disposer d'un personnel en nombre suffisant;
– justifier de l'existence de moyens appropriés d'instruction et de contrôle de ses experts;
– assurer que ses experts, directement responsables pour l'exécution conforme des travaux, disposent de connaissances spécifiques et d'une expérience appropriée pour leur fonction;

– veiller qu'avant leur premier agrément, les experts aient participé avec succès à un cours de formation de base d'une durée de deux jours au moins et que, par après, ils aient participé au moins tous les trois ans à un cours de recyclage et de perfectionnement d'une durée d'un jour au moins;
– disposer d'un atelier approprié;
– disposer des instruments, outils, étalons, équipements de mesure, de contrôle et de calibrage requis, dont en particulier les instruments prescrits par le fabricant de taximètres ayant habilité l'installateur;
– justifier de procédures appropriées pour assurer l'entretien et le stockage de ces équipements conformément aux indications du fabricant;
– disposer de toute la documentation réglementaire et technique requise, celle-ci devant être à la libre disposition de ses experts et être maintenue à jour;
– signaler sans délai au Ministre toute manipulation et toute intervention illicite ainsi que toute tentative de manipulation ou d'intervention illicite que lui-même ou un de ses experts auront constaté sur un taximètre qui lui est présenté en joignant à cette information tout document et toute autre pièce de preuve utile.

Art. 10.

1. L'agrément est limité à une durée de trois ans à partir du dernier jour du dernier cours de formation suivi par le ou les experts de l'installateur en question.

2. L'agrément est renouvelable pour de nouveaux termes de trois ans. Le renouvellement intervient dans les formes et sous les conditions de l'agrément initial.

Art. 11.

Le titulaire d'un agrément peut à tout moment demander l'extension de son agrément à une filiale ou à un atelier mobile qui lui appartient ou qui fonctionne sous sa responsabilité. Aux fins de l'extension d'un agrément, les filiales et les ateliers mobiles concernés doivent satisfaire à toutes les conditions et exigences prévues par les articles 7 à 10.

Art. 12.

1. La SNCT est chargée de la surveillance et du contrôle des installateurs agréés.

Elle est en particulier tenue de:
– prendre toutes les mesures requises afin d'assurer par une surveillance régulière un travail correct et conforme des installateurs agréés;
– de faire, au moins une fois par an, rapport au Ministre sur ses activités de surveillance et de contrôle et notamment sur les résultats de ces contrôles.

2. Aux fins de l'exécution correcte et conforme de leur mission de surveillance et de contrôle, les responsables de la SNCT sont autorisés:
– à entrer, pendant les heures de service normales, sur les terrains et dans les ateliers et autres locaux des installateurs agréés afin d'y procéder aux contrôles requis;
– à consulter les documentations réglementaires et techniques ainsi que les dossiers (carnets métrologiques) tenus par les installateurs agréés sur les installations de taximètres et sur les interventions pratiquées sur des taximètres.

3. Les prestations à fournir par la SNCT dans le cadre de sa mission de surveillance et de contrôle sont à charge des installateurs, demandeurs ou titulaires d'un agrément. Elles sont facturées par la SNCT sur base du barème tarifaire repris au règlement ministériel modifié du 16 avril 1963 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle pour les véhicules automoteurs et remorques et les prix des contrôles.

Art. 13.

Le défaut pour l'installateur agréé ou ses experts de respecter les dispositions du présent règlement peut entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'agrément.

Chapitre III.- L'installation de taximètres et les interventions sur les taximètres

Art. 14.

1. Seuls les experts mentionnés dans un agrément sont autorisés à installer des taximètres et à pratiquer des interventions sur les taximètres, tout en se limitant aux seules interventions et aux seuls types de taximètres expressément mentionnés dans l'agrément en cause.

2. Les experts ne doivent installer que des taximètres homologués sur base des dispositions de l'article 3.

3. Les experts doivent respecter les indications, recommandations et consignes des fabricants de taximètres et les procédures prescrites par ceux-ci pour l'installation de taximètres et pour les interventions à effectuer sur ces taximètres.

Art. 15.

1. L'installateur agréé doit tenir à jour un carnet métrologique pour chaque taximètre que ses experts installent ou sur lequel ils interviennent. Ce carnet doit documenter d'une façon complète et univoque l'installation du taximètre ainsi que toutes les interventions effectuées et notamment les vérifications, les essais et calibrages éventuels et leurs résultats.

2. La première installation d'un taximètre neuf ou d'occasion dans un taxi doit être documentée par une fiche d'installation de taximètre, désignée ci-après par fiche, conforme à un modèle approuvé par le Ministre et tenu à la disposition des intéressés par la SNCT. Les fiches établies par un même installateur agréé doivent être numérotées suivant une série séquentielle et une copie de chaque fiche établie doit être transmise à la SNCT au plus tard au moment où le taxi afférent quitte l'atelier de l'installateur agréé.

Art. 16.

1. Les taximètres, y compris leur circuit d'installation, doivent être scellés de façon à rendre impossible toute manipulation par des personnes non autorisées.

2. Tous les scellements relatifs à un taximètre doivent porter de façon univoque et indélébile la marque d'agrément de l'installateur agréé qui y a effectué la dernière intervention en date.

3. La responsabilité du scellement d'un taximètre incombe à l'installateur agréé qui a installé celui-ci ou qui y a effectué une intervention.

Art. 17.

Une vérification du fonctionnement correct et conforme d'un taximètre, comportant, le cas échéant, un calibrage, doit au moins avoir lieu dans les cas suivants:

– lors de la première installation du taximètre dans un taxi;
– lors de chaque intervention qui donne lieu à la modification d'un élément ou d'un paramètre ayant un effet déterminant sur son fonctionnement correct et conforme, notamment lors d'une réparation ou d'un changement du type de pneumatiques;
– au plus tard deux ans après la dernière vérification.

Art. 18.

1. Chaque taximètre installé doit être muni d'une vignette d'installation, apposée sur le taximètre par l'installateur agréé qui l'a installé ou qui y a effectué une intervention.

2. Une nouvelle vignette est apposée lors de la première installation d'un taximètre dans un taxi et lors de chaque intervention qui a un effet déterminant sur le fonctionnement de celui-ci.

Art. 19.

1. La vignette doit au moins mentionner les données suivantes:

– le nom et l'adresse ou le sigle de l'installateur agréé ayant apposé la vignette;
– le numéro de la fiche;
– au moins les huit derniers chiffres du numéro d'identification du taxi (numéro de châssis) dans lequel le taximètre est installé;
– les dimensions des pneumatiques utilisés pour le calibrage du taximètre;
– la date de l'installation du taximètre ou, en cas d'intervention ultérieure, la date de la dernière intervention.

2. La vignette doit être apposée sur le taximètre lui-même ou, à défaut, à proximité immédiate à un endroit facilement accessible sans démontage de l'appareil.

3. La vignette doit être scellée au moyen d'une pellicule de scellement autocollante.

Chapitre IV.- Le tableau-taxi et le disque-taxi

Art. 20.

Les taxis doivent être munis du tableau et du disque prévus par l'article 55 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Art. 21.

1. Le numéro d'ordre spécial se compose d'une lettre, suivie de deux chiffres. Ce numéro est attribué par le Ministre, tout en suivant d'une façon séquentielle et selon l'ordre d'entrée des demandes les séries allant de A01 à Y99.

2. La SNCT est chargée de la gestion pratique et de l'attribution de ces numéros. La série de numéros allant de Z01 à Z99 est réservée pour la mise à disposition temporaire de numéros de remplacement dans les conditions évoquées au paragraphe 2. de l'article 25.

Art. 22.

Le tableau doit être de nature fixe, avoir au minimum une largeur de 150 mm et une hauteur de 100 mm, indiquer les mentions réglementaires de l'article 55, paragraphe 3 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité, et être installé dans l'habitacle à portée de vue des voyageurs.

Art. 23.

1. Le disque doit répondre aux conditions suivantes:

– être de nature fixe, en principe en métal;
– avoir un diamètre réglementaire de 100 mm;
– porter en couleur noire sur fond jaune:
  – la lettre latine T,
  – le cachet officiel du Ministère des Transports, placé en bas à gauche de la lettre T,
  – le numéro prévu à l'article 21, placé en bas à droite de la lettre T, en respectant les dimensions suivantes:
    * hauteur des caractères: 20 mm,
    * largeur des caractères: 8 mm,
    * largeur uniforme des traits: 3 mm,
– être placé verticalement à l'avant du taxi, au-dessus de la plaque d'immatriculation.

2. Les disques sont délivrés par la SNCT.

Art. 24.

En vue de l'attribution du numéro et du disque prévus respectivement aux articles 21 et 23, l'entrepreneur de taxi doit produire une copie conforme de l'autorisation de faire le commerce, permettant d'exercer le métier de loueur de taxi et disposer, en tant que propriétaire ou détenteur, d'un véhicule permettant d'assurer les services de taxi.

Art. 25.

1. Si un disque a été volé, perdu, détruit, endommagé ou rendu autrement inutilisable, l'entrepreneur de taxi concerné est tenu d'en informer immédiatement la SNCT; cette information se fait sous forme d'une «déclaration de perte», dans les formes et conditions prévues pour la déclaration de perte de la carte d'immatriculation d'un véhicule.

2. Après avoir enregistré la déclaration de perte et récupéré, le cas échéant, le disque original inutilisable, la SNCT met à la disposition de l'entrepreneur de taxi concerné un disque de remplacement qui autorise l'entrepreneur de taxi à utiliser son taxi pendant la période nécessaire à la commande et à la fabrication d'un duplicata du disque original.

Art. 26.

Les prestations à fournir par la SNCT en relation avec l'attribution du numéro d'ordre spécial et la délivrance d'un disque sont à charge de l'entrepreneur de taxi qui en fait la demande. Elles sont facturées par la SNCT sur base du barème tarifaire repris au règlement ministériel modifié du 16 avril 1963 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle pour les véhicules automoteurs et remorques et les prix des contrôles.

Chapitre V.- Le panneau-taxi

Art. 27.

Les panneaux lumineux «TAXI» prévus aux articles 45bis et 55 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, doivent être conformes à un modèle reconnu par le Ministre. Ils doivent s'allumer dès que le taxi est mis à la disposition du public, et s'éteindre dès que le compteur du taximètre est mis en route.

Art. 28.

Les modèles de panneau à reconnaître doivent répondre aux conditions suivantes:

– avoir une forme rectangulaire ou trapézoïdale, les coins étant arrondis;
– avoir une largeur au minimum de 250 mm et au maximum de 520 mm, à condition toutefois que cette largeur ne dépasse pas le gabarit du toit du taxi sur lequel il est monté;
– avoir une hauteur au minimum de 75 mm et au maximum de 120 mm;

– porter à ses faces avant et arrière l'inscription «Taxi»:
  * de couleur jaune ou verte;
  * d'une hauteur au minimum de 50 mm;
  * composée de lettres ayant une épaisseur au minimum de 12 mm et au maximum de 15 mm;
– avoir une couleur de fond de nature à offrir un contraste suffisant avec la couleur de l'inscription «Taxi»;
– avoir, à titre facultatif, des lignes de contour, à condition pour celles-ci d'être de la même couleur que l'inscription «Taxi» et d'avoir une largeur maximale de 20 mm;
– comporter un éclairage interne uniforme et non éblouissant, dont la couleur n'est ni le bleu ni l'orange;
– ne comporter aucun élément ni aucune inscription à caractère réfléchissant;
– ne pas être muni d'inscriptions publicitaires autres que la raison sociale ou les coordonnées de l'entreprise;
– être fixé sur le toit du taxi, selon les règles de l'art et de façon à ne présenter aucun danger pour la sécurité des usagers de la voie publique;
– avoir le point le plus bas de son bord inférieur à moins de 150 mm du toit du taxi.

Chapitre VI.- L'immatriculation des taxis et le contrôle technique de leurs équipements spéciaux

Art. 29.

Un taxi présenté à l'immatriculation qui répond à toutes les exigences techniques et légales qui y sont applicables mais dont le propriétaire ou détenteur ne peut pas se prévaloir ni d'une autorisation communale ni ministérielle prévues à l'article 4 de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services des taxis donne lieu à la délivrance d'une carte d'immatriculation provisoire ayant une durée de validité limitée de 5 jours ouvrables.

Art. 30.

Hormis les contrôles prévus par le règlement ministériel modifié du 16 avril 1963 précité, le contrôle technique des taxis porte sur les éléments suivants:

– le taximètre:	la vignette (présence, fixation, validité, inscription), la dimension des pneumatiques, le circuit d'installation, les scellements;
– le tableau:	la présence, la fixation, les inscriptions;
– le disque:	la présence, la fixation, l'état;
– le panneau lumineux:	la présence, la fixation, les dimensions, l'état, les inscriptions, le fonctionnement de l'éclairage.

Chapitre VII.- Entrée en vigueur

Art. 31.

Le présent règlement ministériel est publié au Mémorial et entre en vigueur le 1er janvier 1998.

Règlement ministériel du 28 juillet 2016 concernant les modalités d'application de la réglementation portant organisation des services de taxis.

(Mém. A - 169 du 25 août 2016, p. 2782)

Chapitre Ier - Définitions

Art. 1er.

Au sens du présent règlement, on entend par:

a) constante «k» du taximètre: grandeur caractéristique indiquant la nature et le nombre des signaux que le taximètre doit recevoir pour fournir une indication correspondant à une distance parcourue d'un kilomètre; cette constante est exprimée en «tours par kilomètre» (tr/km) ou en «impulsions par kilomètre» (imp/km), selon que l'information relative à la distance parcourue par le taxi est introduite dans le taximètre sous la forme d'un nombre de tours de son axe de commande (soit l'axe moteur à l'entrée de l'instrument) ou sous la forme de signaux électriques;

b) coefficient caractéristique «w» du taxi[1]: grandeur indiquant l'espèce et le nombre des signaux destinés à l'entraînement du taximètre pour une distance parcourue d'un kilomètre; cette grandeur est émise par la pièce correspondante prévue sur le taxi pour son raccordement au taximètre et elle est exprimée en «tours par kilomètre» (tr/km) ou en «impulsions par kilomètre» (imp/km), selon que l'information relative à la distance parcourue par le taxi apparaît sous la forme d'un nombre de tours de la pièce commandant le taximètre ou sous la forme de signaux électriques;

c) circonférence effective «u» de la roue du taxi[2]: qui entraîne directement ou indirectement le taximètre: la distance parcourue par le taxi lors d'une rotation complète de cette roue[2], exprimée en millimètres;

d) dispositif adaptateur: dispositif destiné à adapter, s'il y a lieu, le coefficient caractéristique «w» du taxi à la constante «k» du taximètre;

e) vitesse de changement d'entraînement: la vitesse à laquelle l'entraînement du dispositif indicateur du taximètre passe de la base «temps» a la base «distance parcourue» ou réciproquement; elle ne peut être supérieure à 20 km/h;

f) vérification de l'installation d'un taximètre: l'ensemble des opérations de contrôle en vue d'attester que l'installation dans un taxi comprenant un taximètre et ses dispositifs complémentaires satisfait aux exigences techniques et réglementaires qui leur sont applicables et que les conditions d'installation en assurent une utilisation conforme aux prescriptions réglementaires pertinentes;

g) règlement grand-ducal: le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis, 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, 4) modifiant le règlement grand-ducal du 5 novembre 2015 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de la Gare de Luxembourg; 5) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi; et 6) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant règlementation des services de taxis à l'aéroport.

Chapitre II - Exigences techniques pour les taximètres et leurs dispositifs complémentaires

Art. 2.

Le taximètre installé dans un taxi, ses dispositifs complémentaires, obligatoires ou non, ainsi que son installation et celle de ses dispositifs complémentaires doivent être conformes aux instructions en la matière du fabricant du taximètre, respecter les normes de la directive 2004/22/UE dans sa version en vigueur, et notamment son annexe MI-007, ainsi que répondre aux exigences générales suivantes:

a) le taximètre et ses dispositifs complémentaires doivent être solides et bien construits; leurs parties essentielles doivent être réalisées en matériaux garantissant une solidité et une stabilité suffisante;

b) les boîtiers du taximètre et de ses dispositifs complémentaires, et tout particulièrement celui du dispositif adaptateur (si celui-ci est externe au taximètre), doivent être réalisés de telle sorte que les organes essentiels du mécanisme soient protégés contre la poussière et l'humidité et soient inaccessibles, notamment en raison de l'efficacité de leur scellement;

c) les câbles de raccordement et de transmission, ainsi que les câbles de l'alimentation électrique, doivent être protégés par une gaine continue en acier inoxydable recouverte d'un enrobage en matière plastique et comportant des embouts solidement sertés et étanches;

1 Cette grandeur est déterminée dans les conditions prévues à l'article 5.

2 Lorsque deux roues entraînent en commun le taximètre, la circonférence effective est la moyenne des circonférences effectives des deux roues considérées isolément.

d) le taximètre et ses dispositifs complémentaires doivent être fixés de façon à pouvoir résister à l'usure résultant d'un emploi normal, sans altération nuisible au bon fonctionnement de l'ensemble;

e) l'accès aux organes permettant le réglage du taximètre doit être impossible sans détérioration des scellements visés aux articles 9 et 10;

f) le taximètre, ses dispositifs complémentaires, et notamment les organes de transmission, doivent être dépourvus de toute particularité susceptible d'en favoriser un usage frauduleux, et notamment une modification frauduleuse du signal de mesure représentant la distance parcourue;

g) les prescriptions réglementaires à caractère autre que métrologique doivent être respectées, en particulier, celles ayant trait à la sécurité;

h) le dispositif adaptateur doit être réalisé de telle sorte que l'ouverture de son boîtier ne permette pas d'accéder aux autres organes du taximètre;

i) les indications obligatoires doivent pouvoir être facilement lues par l'usager, de sa place, tant de jour que de nuit; la mise en place de volets ou d'autres éléments masquant une ou plusieurs de ces indications est interdite;

j) les endroits de scellement doivent être facilement accessibles, sans démontage du taximètre ou d'un de ses dispositifs complémentaires;

k) l'interrupteur assurant l'alimentation électrique du taximètre doit être placé dans un boîtier situé à l'extérieur de l'habitacle du taxi, de préférence sous le capot de celui-ci;

l) pour les besoins des essais, le taximètre doit permettre de tester séparément l'exactitude des mesures de distance et de temps ainsi que l'exactitude des calculs.

Art. 3.

Les dispositifs complémentaires d'un taximètre installé dans un taxi doivent répondre aux exigences générales spécifiées ci-après.

(1) Le dispositif de mesurage et le dispositif calculateur

(1.1) Le taximètre doit être réalisé de telle sorte qu'après sa mise en marche, il calcule et indique le prix de la course en se basant uniquement (mode de calcul normal «S»):

a) sur la distance parcourue (entraînement sur base de la distance parcourue) lorsque le taxi roule à une vitesse supérieure à la vitesse de changement d'entraînement; ou

b) sur le temps (entraînement sur base du temps) lorsque le taxi roule à une vitesse inférieure à la vitesse de changement d'entraînement ou qu'il est à l'arrêt.

(1.2) L'entraînement sur base de la distance parcourue est provoqué par le mouvement des roues du taxi, ce mouvement étant transmis au taximètre par l'intermédiaire du dispositif adaptateur. Toutefois, une marche arrière du taxi ne doit pas entraîner une diminution de l'indication du prix ou de la distance parcourue.

(1.3) L'entraînement sur base du temps doit être assuré par un mouvement d'horlogerie à remontage électrique automatique, ne pouvant être mis en marche que par la manœuvre du dispositif de commande du taximètre.

Le mouvement d'horlogerie électrique automatique doit être prêt à fonctionner à tout moment.

(1.4) Lors de l'entraînement sur base de la distance parcourue, tous les échelons de l'indicateur doivent correspondre à des distances égales entre elles.

(1.5) Lors de l'entraînement sur base du temps, tous les échelons de l'indicateur doivent correspondre à des temps égaux entre eux.

Au cas où le nombre des positions tarifaires d'un taximètre est supérieur au nombre des tarifs appliqués, ce taximètre doit, dans toutes les positions en surnombre, calculer et indiquer un prix forfaitaire.

(2) Le dispositif de commande

(2.1) Les organes du taximètre ne doivent pouvoir être mis en mouvement qu'après avoir été enclenchés par le dispositif de commande sur l'une des positions autorisées suivantes:

a) position «LIBRE», pour laquelle:
   – l'indication du prix à payer doit être égale à la valeur de la «prise en charge»;
   – l'entraînement sur base de la distance parcourue et l'entraînement sur base du temps ne doivent pas agir sur le dispositif indiquant le prix à payer;
   – l'indication des suppléments éventuels doit être zéro ou son emplacement doit être vide.

b) autres positions: le dispositif de commande doit être réalisé de telle sorte que, partant de la position «LIBRE», le taximètre puisse être mis successivement dans les positions de fonctionnement suivantes:
   – dans les différentes positions tarifaires, l'entraînement sur base de la distance parcourue ou l'entraînement sur base du temps doivent être enclenchés;
   – dans la position «A PAYER» affichant le montant final de la somme due, indépendamment de tout supplément; dans cette position, l'entraînement sur base du temps doit être interrompu et l'entraînement sur base de la distance parcourue doit être enclenché sur le tarif le plus bas.

(2.2) La manœuvre du dispositif de commande est soumise aux restrictions suivantes:

a) à partir d'une position tarifaire quelconque, le taximètre ne doit pas pouvoir être remis à la position «LIBRE» sans passer par la position «A PAYER»; cependant, le passage d'une position tarifaire à une autre position tarifaire doit rester possible;

b) à partir de la position «A PAYER», le taximètre ne doit pas pouvoir être remis dans une quelconque position tarifaire sans passer par la position «LIBRE»;

c) il doit être impossible de placer le dispositif de commande de telle sorte que le taximètre reste dans d'autres positions que celles prévues ci-avant;

d) le changement de position tarifaire doit être automatique et ne peut être changé manuellement.

(3) Les dispositifs indicateurs

(3.1) La somme à payer, indépendamment des suppléments éventuels, doit être connue par la simple lecture d'une indication en chiffres alignés, dont la hauteur minimale est de dix millimètres. Lors de la mise en marche du taximètre à partir de la position «LIBRE» par la manœuvre du dispositif de commande, une somme fixe correspondant à la «prise en charge» doit être affichée. L'indication de prix doit ensuite, soit afficher le prix forfaitaire, soit progresser par échelons successifs conformément à la tarification affichée.

(3.2) Le taximètre doit être pourvu d'un dispositif indiquant à tout moment, sur le cadran, la position de fonctionnement enclenchée, à l'aide de caractères d'une hauteur minimale de six millimètres. Ces positions sont signalées comme suit:

a) la position de non-fonctionnement, soit par le mot «LIBRE», entièrement écrit, soit par le repère «0»;

b) les positions tarifaires dans l'ordre suivant:

Position A ou 1: tarif unitaire de 6 heures à 22 heures

Position B ou 2: tarif après 22 heures jusque 6 heures

Position C ou 3: tarif le samedi ou le dimanche

Position D ou 4: tarif le samedi ou le dimanche après 22 heures jusque 6 heures

Autres positions: tarif forfaitaire.

c) La position indiquant le montant à percevoir doit être désignée par la mention «A PAYER» ou «CAISSE», au voisinage de l'indication du prix de la course.

(3.3) Si les indications obligatoires ne sont pas affichées sous forme de chiffres ou de lettres autolumineux, le taximètre doit porter un dispositif d'éclairage de ces indications, non éblouissant mais d'une intensité suffisante pour permettre une lecture facile et non ambiguë.

Le remplacement des sources lumineuses des dispositifs indicateurs doit pouvoir se faire sans ouverture des parties scellées du taximètre et de son installation.

(3.4) Le taximètre doit comporter des totalisateurs au voisinage desquels la signification des indications numériques respectives doit être portée de manière claire, lisible et non équivoque.

Les compteurs totalisateurs peuvent notamment indiquer:

a) la distance totale parcourue par le taxi;

b) la distance totale parcourue en charge;

c) le nombre total de «prises en charge»;

d) le nombre de passages d'échelons de prix («chutes»).

La chute est affichée par unité de 20 centimes.

Ces compteurs doivent remplir correctement les fonctions pour lesquelles ils sont prévus. Ils doivent fournir une indication en chiffres alignés, d'une hauteur minimale apparente de quatre millimètres.

L'utilisation des totalisateurs ne doit générer aucune perturbation dans le fonctionnement du taximètre.

(3.5) Le taximètre doit être muni d'un indicateur de suppléments, indépendant de l'indicateur de prix défini au point 3.1 et s'effaçant ou revenant à zéro en position «LIBRE».

Le cas échéant, les suppléments doivent être indiqués par des chiffres alignés ayant une hauteur minimale apparente de huit millimètres, sans pourtant dépasser celle des chiffres indiquant le prix de la course.

(3.6) Le taximètre peut être muni de dispositifs complémentaires facultatifs, dont la présence et le fonctionnement ne doivent pas influer sur le fonctionnement conforme du taximètre.

Chapitre III - Vérification des installations de taximètres

Art. 4.

(1) La vérification de l'installation d'un taximètre par la SNCA comprend un examen administratif ainsi que des essais métrologiques.

(2) L'examen administratif consiste à s'assurer:

– de la présence et de l'intégrité des informations et mentions obligatoires sur le taximètre et sur ses dispositifs complémentaires ainsi que dans le carnet métrologique afférent;

– de la conformité de l'installation aux dispositions du certificat d'examen et d'approbation du type du taximètre ainsi qu'à celles prévues aux articles 2 et 3;

– du respect des dispositions réglementaires particulières concernant les connexions et liaisons entre les différents composants de l'installation ainsi que de l'intégrité de leur scellement;
– le cas échéant, de l'intégrité de l'identifiant ou du numéro de version ou de la signature du logiciel implanté dans le taximètre;
– de la connexion conforme et protégée entre le taximètre et l'imprimante correspondante ainsi que de l'identité rigoureuse des données imprimées sur le ticket destiné à l'usager du taxi avec celles mesurées, calculées et affichées par le taximètre;
– de la conformité des tarifs appliqués aux tarifs affichés et notamment de la présence des paramètres détaillés de la programmation tarifaire.

(3) Les essais métrologiques comprennent le contrôle de l'adaptation conforme du taximètre à son taxi porteur ainsi que la vérification des erreurs maximales tolérées, qui sont fixées comme suit:

a) pour un taximètre installé depuis moins de deux années:
   – pour l'heure réelle affichée: 2 minutes
   – lors du fonctionnement du taximètre sur base de la distance parcourue: 2,0 %, en plus ou en moins, de la valeur vraie, avec une valeur minimale de dix mètres;
   – lors du fonctionnement du taximètre sur la base du temps écoulé: 0,5 % en plus ou en moins, de la valeur vraie, avec un minimum d'une seconde;
b) pour un taximètre installé depuis au moins deux années: le double des valeurs prévues au point a) ci-avant.

Art. 5.

Les essais effectués en vertu de l'article 4, paragraphe 3, ont lieu dans les conditions suivantes:

a) les pneumatiques du taxi qui équipent la ou les roues entraînant le taximètre doivent être d'un modèle dont la circonférence effective correspond à celle qui a servi à déterminer le coefficient caractéristique «w» du taxi; ils doivent être dans l'état prévu par la réglementation applicable en matière de la circulation routière et être gonflés à la pression prescrite par le constructeur;
b) la charge du taxi doit être de l'ordre de 150 kg, soit l'équivalent du poids de deux personnes adultes, y compris le chauffeur;
c) pour la détermination respectivement la vérification du coefficient caractéristique «w» du taxi, celui-ci doit se déplacer, entraîné par son moteur, en terrain plat et horizontal, sur une distance d'au moins quarante mètres;
d) pour la vérification de l'installation complète d'un taximètre, le taxi doit, soit se déplacer, entraîné par son moteur, en terrain plat et horizontal, à une vitesse de 40 km/h ± 5 km/h, sur une distance correspondant à au moins cinq passages d'échelons de prix («chutes»), soit effectuer un essai sur un banc d'essai à une vitesse d'au moins 9 km/h.

Un essai peut être effectué dans des conditions différentes de celles définies à l'alinéa précédent (poids différent, vitesse différente, par exemple vitesse à pas d'hommes, essai sur banc, etc.). Dans ce cas, tout résultat de l'essai en question devra, le cas échéant, être affecté du coefficient de correction nécessaire pour ramener sa valeur à ce qu'elle aurait été dans les conditions d'essai définies à l'alinéa précédent.

Chapitre IV - Exploitant de taxi

Art. 6.

Tout exploitant de taxi est tenu, en ce qui les taximètres installés dans les taxis qu'il exploite:

- de veiller à l'état réglementaire et au bon entretien des taximètres et d'en demander la vérification auprès de la SNCA dans les délais prescrits à cette fin;
- de s'assurer du maintien de l'intégrité des scellements des taximètres et de leurs dispositifs complémentaires ainsi que de leur installation;
- d'instruire son ou ses conducteurs de taxi à la bonne manipulation de ses taximètres et de leurs dispositifs complémentaires.

Chapitre V - Carnet métrologique et vignette de taximètre

Art. 7.

Le carnet métrologique, dont question à l'article 15 du règlement grand-ducal, doit au moins renseigner les données suivantes:

a) les données d'identification du taximètre:
   a. la marque, le modèle, le numéro de série du taximètre;
   b. le numéro de certification de type;
   c. la date de vérification initiale de l'appareil;
   d. la date de première mise en service;

b) lors de la chaque installation du taximètre sur un taxi:
   a. le nom ou la désignation et l'adresse de l'entreprise ou de l'atelier ayant procédé à l'installation du taximètre dans le taxi;
   b. une description de l'installation comprenant la liste des dispositifs complémentaires raccordés au taximètre, tels que notamment le générateur d'impulsions, le dispositif d'adaptation, l'imprimante, etc.;
   c. le numéro d'immatriculation et le numéro d'identification (VIN) du taxi dans lequel le taximètre est installé;
   d. les caractéristiques du ou des pneumatiques sur la ou les roues ayant entraîné le taximètre lors de la détermination du coefficient caractéristique «w» du taxi, ainsi que la valeur de «w»;
   e. la version du logiciel du taximètre, le *checksum* ainsi que la date de programmation de la programmation tarifaire appliquée;
   f. le visa de l'installateur;

c) lors de chaque intervention ayant lieu sur le taximètre après sa première installation sur un taxi, telle que notamment une réparation, un bris de scellement, un scellement, etc.:
   a. le nom ou la désignation et l'adresse de l'intervenant;
   b. le *checksum* ainsi que la date de programmation de la programmation tarifaire appliquée;
   c. la date de l'intervention ainsi qu'une description précise et non équivoque de celle-ci;
   d. le cas échéant, les essais effectués et les résultats mesurés lors de ceux-ci;
   e. le cas échéant, les anomalies ou non-conformités constatées;
   f. le cas échéant, les données à caractère métrologique qui ont changé;

d) lors de chaque vérification par la SNCA:
   a. le nom du vérificateur;
   b. la date et le rapport de vérification précis et non équivoque de celle-ci;
   c. le *checksum* ainsi que la date de programmation tarifaire appliquée;
   d. le résultat de la vérification et le cas échéant le motif de non-conformité.

Le modèle du carnet métrologique et les étiquettes à insérer dans celui-ci lors de chaque intervention sont reproduits dans l'annexe A.

Art. 8.

Les données visées à l'article 7 sont inscrites dans le carnet métrologique, après contrôle par celui-ci, soit par un installateur bénéficiant d'un agrément par le fabricant pour le taximètre en question dans les cas prévus à l'article 8, paragraphe 3 b) du règlement grand-ducal, soit par la SNCA dans les autres cas.

La SNCA est seule habilitée à remplir la case de résultat en cas de première installation ou de nouvelle installation. L'installateur est habilité à remplir la case de résultat en cas d'intervention.

Les installations et interventions sont renseignées chronologiquement, chacun pour sa rubrique, dans le carnet métrologique.

Art. 9.

La vignette de taximètre visée à l'article 8, paragraphe 3 b) du règlement grand-ducal, doit renseigner les lettres «INSTAL» afin de permettre d'identifier qu'elle est apposée par un installateur agréé pour ce type de taximètre.

Le modèle de la vignette de taximètre est reproduit à l'annexe B.

La vignette de taximètre, dont question à l'article 9, paragraphe 1er du règlement grand-ducal du règlement grand-ducal, doit renseigner les lettres «SNCA» pour identifier qu'elle est apposée par la SNCA.

Le modèle de la vignette de taximètre est reproduit à l'annexe B.

Chapitre VI - Traçage des interventions sur des taximètres

Art. 10.

La SNCA et l'installateur agréé sont tenus chacun de maintenir un archivage approprié sur toutes les interventions (vérifications, scellements, essais, etc.) qu'ils effectuent sur des taximètres installés dans un taxi ainsi que de toute intervention faite par un installateur de taximètre sur un taximètre dans un taxi et qui lui est notifiée.

Pour tout taximètre vérifié, cet archivage doit en particulier renseigner:
– la date de la vérification;
– l'identification non équivoque du taximètre (marque, modèle, numéro de série);
– l'identification non équivoque du taxi dans lequel le taximètre est installé (numéro d'immatriculation et numéro d'identification (VIN));
– le nom ou la désignation de l'exploitant du taxi dans lequel le taximètre est installé;
– les essais effectués, les résultats mesurés et la sanction finale de la vérification effectuée;
– le cas échéant, les anomalies sur les taximètres et leur installation ou les manquements des exploitants de taxi à leurs obligations réglementaires que la SNCA a constatés lors de ses interventions.

La SNCA et l'installateur agréé doivent conserver les données archivées visées ci-avant pendant une durée de 3 ans au-delà de la mise hors service définitive du taximètre.

La SNCA et l'installateur agréé doivent obligatoirement utiliser l'outil informatique mis en place pour renseigner les installations et interventions et apposer, chacun en ce qui le concerne, les étiquettes correspondantes dans le carnet métrologique dans l'ordre chronologique.

Chapitre VII - Disposition transitoire

Avant l'échange d'une autorisation d'exploitation de taxi contre une licence d'exploitation de taxi visée à l'article 25, paragraphe 1er de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, les taxis sont soumis aux dispositions techniques du règlement ministériel du 22 décembre 1997 concernant les modalités d'application de la législation portant réglementation des services de taxis.

Après l'échange d'une autorisation d'exploitation de taxi contre une licence d'exploitation de taxi visée à l'article 25, paragraphe 1er de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services des taxi, les taxis sont soumis aux dispositions techniques du présent règlement.

Chapitre VIII - Disposition abrogatoire

Le règlement ministériel du 22 décembre 1997 concernant les modalités d'application de la législation portant réglementation des services de taxis est abrogé avec effet au 1er mars 2017.

Chapitre IX- Entrée en vigueur

Art. 11.

Le présent règlement est publié au Mémorial et entre en vigueur le 1er septembre 2016.

———

Annexe A: Modèle du carnet métrologique

1. Couverture



Le présent carnet de métrologie
concerne le taximètre

Marque : .....

Type : .....

N° Série : .....

Numéro de certification de type
(numéro d'approbation de modèle de l'appareil)

.....

Date de vérification initiale de l'appareil

.....

Date de première mise en service

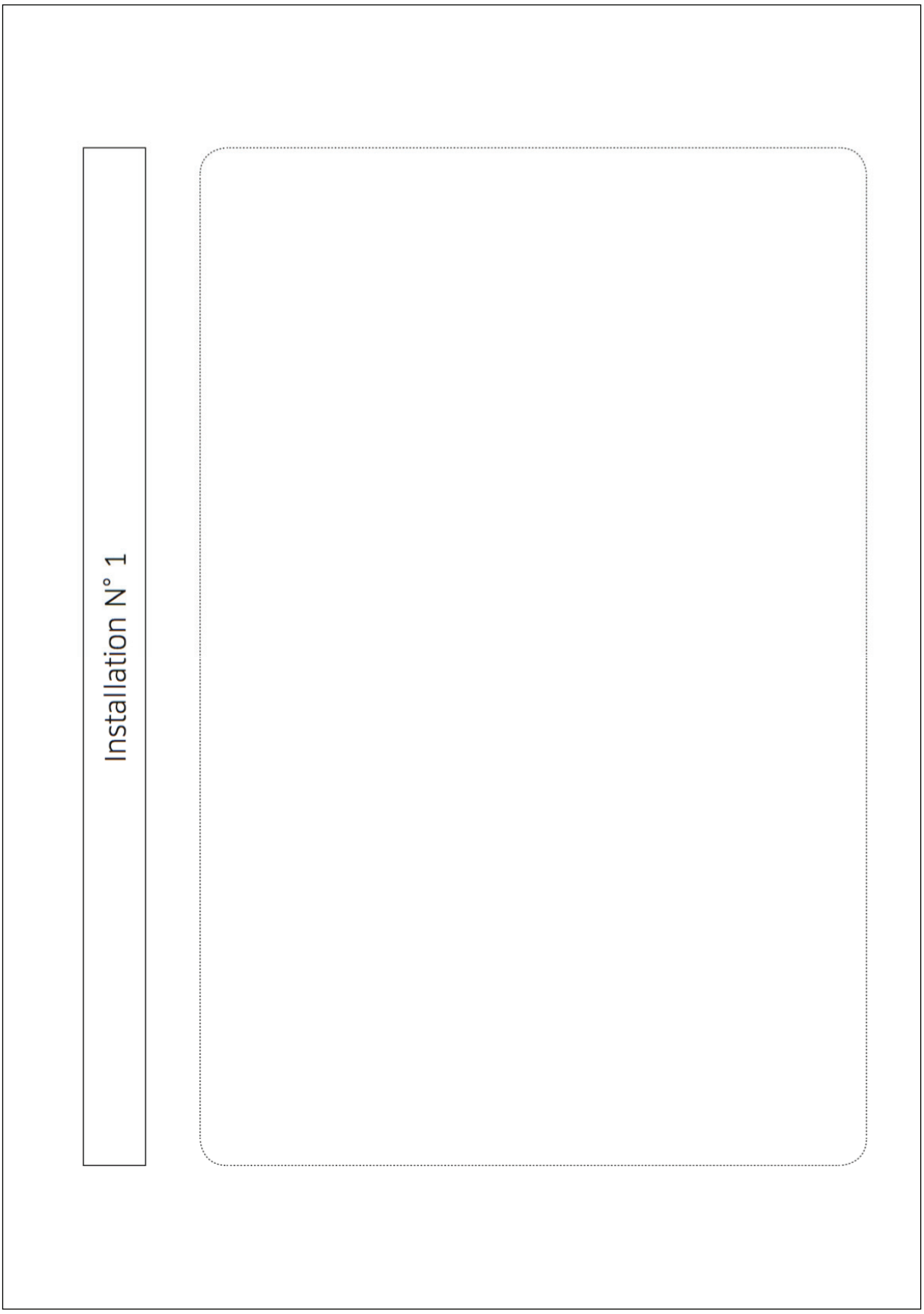
.....

☐ Premier carnet de l'appareil

☐ Renouvellement d'un carnet complété
[Le(s) précédent(s) carnet(s) doit (doivent) être joint(s) au présent carnet]

☐ Remplacement d'un carnet (suite à perte, vol, etc...)

2. Page d'installation



3. Page de modification d'installation



4. Etiquette d'installation

DATE D'INSTALLATION			
INSTALLATEUR		**Checksum tarif**	**Date tarif**
IDENTIFICATION DU VÉHICULE			
IMMATRICULATION		**N° VIN**	
Pneumatiques entraînant le taximètre	**Périmètre**	**Dimensions**	**Pression**	**Essieu**
INDICATIONS RELATIVES À L'INSTALLATION DU TAXIMÈTRE			
Liste des dispositifs reliés au taximètre	Localisation du dispositif	Scellement du dispositif	
☐ Capteur			
☐ Adaptateur			
☐ Répétiteur lumineux			
☐ Imprimante			
☐ Boîtier interrupteur			
☐ Autre :			
COEFFICIENT W	DÉTERMINÉ LE	RÉGLAGE ADAPTATEUR	
VERSION DU LOGICIEL DU TAXIMÈTRE		VISA INSTALLATEUR certifiant la conformité de l'installation à la réglementation en vigueur et aux certificats d'examen de type des instruments mis en oeuvre	
NOTES ET REMARQUES			

5. Etiquette d'intervention

INSTALLATEUR	**Date de l'intervention**	
	Checksum tarif	
	Date tarif	
Description de l'intervention		VISA INSTALLATEUR certifiant la conformité de l'installation à la réglementation en viguer et aux certificats d'examen de type des instruments mis en oeuvre N° scellement

6. Etiquette de vérification SNCA

<table>
<tr><td>Vérificateur SNCA</td><td>Date de la vérification</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>Checksum tarif</td><td></td></tr>
<tr><td>Date tarif</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Rapport de vérification</td><td>Résultat
☐ Conforme
☐ Non-Conforme
Motif de non-conformité</td></tr>
</table>

Annexe B: Modèles de la vignette de taximètre



Sticker 22x22 mm



Sticker 10x10 mm



Sticker 20x10 mm

Contrôles

Règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres,[1]

(Mém. A - 94 du 16 août 2002, p. 1912)

modifié par

Règlement grand-ducal du 23 mai 2012

(Mém. A - 108 du 31 mai 2012, p. 1432 ; dir. 2009/40)

Règlement grand-ducal du 7 août 2015.

(Mém. A - 180 du 16 septembre 2015, p. 4342)

Texte coordonné au 16 septembre 2015

Version applicable à partir du 20 septembre 2015

Chapitre I.- Les modalités d'utilisation des cinémomètres

Art. 1er.

(Règl. g.-d. du 7 août 2015)

«L'appareil utilisé par la Police grand-ducale pour contrôler le dépassement des limitations réglementaires de la vitesse est le cinémomètre, qui peut se présenter sous forme fixe, mobile, portatif, muni d'un support ou fixé à l'intérieur d'un véhicule de service ou sur le pourtour extérieur de celui-ci.»

Le prototype de chaque cinémomètre destiné à l'utilisation au Luxembourg doit faire l'objet d'une homologation préalable. Chaque appareil doit en outre faire l'objet des contrôles initiaux et périodiques prévus par le présent règlement.

Art. 2.

Le cinémomètre doit répondre aux réglementations et normes communautaires ou, à défaut, aux normes prescrites par un des Etats membres de l'Union Européenne dont la législation nationale prévoit le cinémomètre comme appareil utilisé pour mesurer les excès de vitesse.

Pour chaque mesurage, le cinémomètre doit fournir sur un dispositif indicateur soit la vitesse mesurée, soit le code mentionnant une erreur due à une manipulation incorrecte ou un défaut de fonctionnement de l'appareil.

Le cinémomètre doit en plus permettre l'enregistrement des données mesurées. Toutefois, les cinémomètres en service au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement n'ont pas besoin de répondre à la condition de l'enregistrement des données mesurées. L'indication de la vitesse mesurée est exprimée en kilomètres par heure (km/h). *(Règl. g.-d. du 7 août 2015)* «Pour les cinémomètres, la vitesse prise en compte pour constater une infraction en matière de dépassement des limitations réglementaires de la vitesse est la vitesse dite retenue, qui se calcule à partir de la vitesse mesurée par le cinémomètre en appliquant les marges de tolérance définies à l'article 4, paragraphe 2.»

(…) *(Abrogé par le règlement grand-ducal du 7 août 2015)*

Les éléments dont le démontage ou le réglage n'est pas nécessaire à la mise en oeuvre et à l'utilisation de l'appareil doivent être protégés notamment par des scellements destinés à recevoir une marque de vérification ou la marque d'identification du fabricant, de son représentant ou d'un réparateur mandaté à ces fins par le fabricant. Les commandes permettant la mise en oeuvre des cinémomètres doivent être extérieures aux éléments protégés de la façon.

Chapitre II.- L'homologation des cinémomètres

Art. 3.

Sur demande des fabricants d'appareils ou de leurs représentants la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) procède à l'homologation des différents types de cinémomètre conformément aux modalités techniques et aux procédures à établir par le *(Règl. g.-d. du 7 août 2015)* «ministre ayant dans ses attributions les Transports», ci-après dénommé le

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

ministre. Elle peut, en cas de besoin, avoir recours à des organismes spécialisés pour procéder ou faire procéder aux essais et constatations requis en vue de l'homologation des cinémomètres.

(Règl. g.-d. du 7 août 2015)

«L'homologation d'un type de cinémomètre est subordonnée à l'exécution ou à la certification d'essais permettant de mesurer la vitesse dans les limites des tolérances maximales d'erreur définies dans l'article 4.»

En cas de conformité d'un type de cinémomètre aux dispositions du présent règlement et aux modalités fixées par le ministre, la SNCH y attribue un numéro d'homologation et délivre au fabricant ou à son représentant un titre d'homologation portant le même numéro. Lorsque le type d'appareil présenté n'est pas conforme aux dispositions de l'article 2 et du cahier des charges prévu au présent article, son homologation est refusée.

(Règl. g.-d. du 7 août 2015)

«Sont admis à l'homologation les types de cinémomètres qui sont définis dans l'article 1er.»

Art. 4.

1. La demande d'homologation d'un type de cinémomètre doit être adressée à la SNCH. Elle doit être accompagnée des pièces énumérées ci-après:

– une description détaillée du cinémomètre comportant tous les dessins et photographies utiles;
– un exposé technique complet du mode de fonctionnement, des opérations d'entretien et des procédures de calibrage et de vérification;
– un manuel d'utilisation destiné à être remis aux détenteurs;
– un spécimen de carnet métrologique devant être fourni au détenteur par le fabricant avec chaque appareil.

(Règl. g.-d. du 7 août 2015)

«– une copie des documents d'homologation d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange;
– un manuel d'installation et d'utilisation du fabriquant.»

La demande d'homologation doit en outre être accompagnée d'un modèle représentatif du type de cinémomètre à homologuer ainsi que des moyens nécessaires pour procéder au calibrage et aux épreuves de conformité.

(Règl. g.-d. du 7 août 2015)

«La SNCH peut demander la fourniture de tous autres documents et pièces qu'elle juge utiles en vue de l'accomplissement de sa mission, dont notamment une attestation de l'organisme notifié d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange certifiant que le type d'appareil répond aux réglementations et normes européennes ou une attestation des autorités compétentes du pays de fabrication du type d'appareil certifiant la conformité de celui-ci aux normes nationales afférentes.»

2. Le cinémomètre doit indiquer les vitesses mesurées dans les limites d'une marge de tolérance qui est de 3 km/h en plus ou en moins, lorsque la vitesse mesurée se situe entre 25 et 100 km/h, et qui est de 3 % en plus ou en moins, lorsque la vitesse mesurée dépasse 100 km/h.

Lorsque l'appareil est connecté au tachymètre équipant le véhicule et qu'il est destiné à mesurer la vitesse pendant que ce véhicule est en mouvement, les marges de tolérance indiquées ci avant restent d'application. Toutefois, les limites de marge de tolérance à appliquer à l'indication de vitesse mesurée sont de respectivement 7 km/h et 7 % en plus ou en moins.

(Règl. g.-d. du 7 août 2015)

«La conception et le fonctionnement des cinémomètres doivent rendre impossible toute manipulation susceptible d'influer sur les valeurs à mesurer. Il ne doit pas être possible d'altérer le fonctionnement des cinémomètres par les interfaces de liaison ou de communication ou par des dispositifs complémentaires destinés à imprimer ou à enregistrer les résultats des mesures effectuées par les cinémomètres.»

3. La SNCH procède ou fait procéder aux vérifications et essais requis.

Si les conditions du présent règlement sont remplies, la SNCH accorde l'homologation et délivre un certificat d'homologation conforme à un modèle approuvé par le ministre.

Le certificat d'homologation précise l'emplacement de la vignette prévue à l'article 10.

4. La SNCH dresse et tient à jour un relevé des types de cinémomètre homologués.

Art. 5.

Les prestations à fournir en vue de l'homologation d'un cinémomètre sont facturées par la SNCH au fabricant ou à son représentant ayant introduit la demande d'homologation. Le prix mis en compte est établi sur base du barème tarifaire approuvé par le ministre.

Chapitre III.- Les contrôles initiaux et périodiques

Art. 6.

Tout cinémomètre doit être construit de façon à être et à rester conforme au type homologué.

Les cinémomètres sont soumis à un contrôle initial qui a lieu avant la mise ou remise en service de chaque appareil neuf, modifié ou réparé. L'objet de ce contrôle technique individuel consiste à établir la conformité de l'appareil au modèle homologué ainsi que son fonctionnement approprié.

Les cinémomètres font par ailleurs l'objet de contrôles périodiques à la demande de leurs propriétaires ou détenteurs. Ces contrôles ont lieu au plus tard tous les douze mois, à moins que le fabricant ne prévoie des contrôles à des intervalles plus rapprochés.

(Règl. g.-d. du 7 août 2015)

«Toutefois, pour les cinémomètres fixes et mobiles, les deux premiers contrôles périodiques suivant la mise en service d'un instrument neuf peuvent être réalisés à intervalle de deux ans.»

Art. 7.

(Règl. g.-d. du 7 août 2015)

«La SNCH procède ou fait procéder aux contrôles initiaux et périodiques des cinémomètres. L'échéance de validité du dernier contrôle est indiquée de manière apparente sur le cinémomètre. L'inaptitude à l'usage d'un cinémomètre est également indiquée.»

Les cinémomètres qui n'ont pas été présentés au contrôle périodique dans le délai réglementaire, ou dont l'inaptitude à l'usage a été constatée, ne peuvent pas servir dans le cadre des contrôles en matière de dépassement des limitations réglementaires de la vitesse.

La non-conformité des cinémomètres au type homologué peut entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'homologation.

Les frais des contrôles initiaux et périodiques sont à charge des propriétaires ou détenteurs des cinémomètres. Ces frais sont facturés par la SNCH suivant un barème tarifaire approuvé par le ministre.

Art. 8.

Le contrôle initial comporte un examen de la conformité au type de cinémomètre approuvé. Les résultats dudit examen ainsi que la liste des essais éventuels doivent être inscrits dans le carnet métrologique.

Le cinémomètre doit être muni d'une plaque signalétique qui porte:

– la marque d'identification du fabricant ou de son mandataire et, le cas échéant, la dénomination du type de cinémomètre;
– le numéro et la date de l'homologation du type de cinémomètre.

Il doit être accompagné du carnet métrologique requis dans lequel toutes les indications relatives à l'identification de l'appareil, les opérations de contrôle effectuées, les résultats de ces contrôles et la nature d'éventuelles réparations subies par l'appareil doivent être portées. La SNCH est seule autorisée à faire des inscriptions dans le carnet métrologique.

Les vérifications périodiques des cinémomètres ont lieu à la diligence et aux frais du propriétaire ou détenteur de l'appareil.

Art. 9.

Ces vérifications périodiques comprennent les opérations suivantes:

– vérifier que le cinémomètre présenté est conforme à la réglementation en vigueur ainsi qu'aux inscriptions contenues dans le carnet métrologique;
– consigner les résultats de l'examen et des essais éventuels dans le carnet métrologique;
– apposer sur tout cinémomètre qui satisfait aux prescriptions de la réglementation la vignette prévue à l'article 10, paragraphe 1;
– apposer sur tout cinémomètre qui ne satisfait pas aux prescriptions de la réglementation la vignette prévue à l'article 10, paragraphe 2. et signaler au propriétaire ou détenteur les anomalies constatées.

Art. 10.

1. Le contrôle précédant la mise ou la remise en service ainsi que les contrôles périodiques sont sanctionnés par l'apposition d'une vignette de couleur verte qui porte l'inscription indélébile de la date avant laquelle la prochaine vérification périodique doit être effectuée.

La vignette porte le numéro de fabrication de l'appareil et le cachet de la SNCH ainsi que la mention «prochaine vérification avant le ...». Cette vignette est adhésive et son enlèvement doit entraîner sa destruction. Elle a la forme d'un carré de 5 centimètres de côté. Les caractères constituant la date ont une hauteur au moins égale à 5 millimètres.

2. Toute non-conformité au type homologué, toute défectuosité ainsi que tout fonctionnement inapproprié d'un cinémomètre est sanctionné par l'apposition d'une vignette de couleur rouge qui porte l'inscription: «cinémomètre inapte à l'usage» ainsi que la date du contrôle. Elle répond par ailleurs aux autres caractéristiques de la vignette prévue au paragraphe 1.

La remise en service d'un cinémomètre refusé à un contrôle antérieur requiert un nouveau contrôle donnant lieu à l'apposition d'une vignette conforme au paragraphe 1.

Art. 11.

Les cinémomètres qui n'ont pas été présentés au contrôle périodique dans le délai réglementaire doivent faire l'objet d'un nouveau contrôle à effectuer dans les conditions de l'article 9 en vue de leur remise en service.

(Règl. g.-d. du 7 août 2015)

«Chapitre IV.- Vérification de l'installation du cinémomètre sous forme fixe

Art. 12.

1. La SNCH procède ou fait procéder à la vérification de l'installation du cinémomètre sous forme d'instrument autonome du genre fixe sur demande du fabricant ou de son mandataire qui a installé ledit instrument.

2. La vérification de l'installation porte sur le réglage du positionnement de l'instrument ou de ses capteurs. Elle est réalisée lors de la première installation du cinémomètre sur le site, puis après chaque intervention ou remplacement du cinémomètre affectant le positionnement.

Si le cinémomètre a subi le contrôle initial ou le contrôle périodique sur le site d'installation, il est dispensé de la vérification de l'installation.

3. A l'issue de la vérification de l'installation, un certificat d'installation est délivré par la SNCH.»

Chapitre «V»[1].- Disposition finale

Art. «13»[1].

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le 1er novembre 2002.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 7 août 2015.

Règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil,[1]

(Mém. A - 132 du 1er septembre 2008, p. 1990; doc. parl. 5838; Dir. 2006/22)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 18 décembre 2009

(Mém. A - 5 du 14 janvier 2010, p. 42; doc. parl. 6049; Dir. 2009/4)

Règlement grand-ducal du 8 novembre 2010

(Mém. A - 199 du 9 novembre 2010, p. 3340; doc. parl. 6133; Dir. 2009/5)

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016.

(Mém. A - 8 du 28 janvier 2016, p. 252)

Texte coordonné au 28 janvier 2016

Version applicable à partir du 1er février 2016

Nombre de contrôles

Art. 1er.

Dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, les contrôles sont organisés de manière telle qu'ils couvrent chaque année au moins 2% des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85 précités. A partir du 1er janvier 2010, ce pourcentage est porté à 3%.

Au moins 30% du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 50% dans les locaux des entreprises.

Contrôles sur routes

Art. 2.

(1) Les contrôles sur routes sont organisés à des endroits différents et à n'importe quelle heure et couvrent une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle.

(2) Les contrôles sur route sont effectués à des endroits spécialement aménagés à cet effet, des stations-service du réseau autoroutier, des aires de repos ou tout autre lieu sûr le long des autoroutes et routes et selon un système de rotation aléatoire en respectant un équilibre géographique approprié, tout en tenant compte des flux principaux des trafics.

(3) Les contrôles sur route portent au moins sur les éléments énumérés dans la partie A de l'annexe.

Si la situation l'exige, les contrôles peuvent se concentrer sur un ou plusieurs éléments spécifiques.

(4) Sans préjudice de l'article 12, les contrôles sur route sont effectués sans discrimination, notamment en ce qui concerne

- le pays d'immatriculation du véhicule;
- le pays de résidence du conducteur;
- le pays où l'entreprise est établie;
- le point de départ et d'arrivée du trajet;
- le type de tachygraphe: analogique ou numérique.

1 Base légale: loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

(5) Les agents de contrôle sont informés des principaux éléments à contrôler, conformément à la partie A de l'annexe.

(Règl. g.-d. du 18 décembre 2009)

«Leur équipement comprend, entre autre,

– un équipement permettant de télécharger des données à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur du tachygraphe numérique, de lire les données et de les analyser ou de les transmettre pour analyse à une base de données centrale,
– un équipement permettant de vérifier les feuilles d'enregistrement du tachygraphe analogique, et
– un équipement d'analyse spécifique, doté de logiciels adaptés, permettant de vérifier et de confirmer la signature numérique des données, ainsi qu'un logiciel d'analyse spécifique permettant d'établir un profil détaillé de la courbe de vitesse des véhicules avant l'inspection de leur appareil de contrôle.»

(6) Ces contrôles sont organisés au moins six fois par an de concert avec les autorités de contrôle d'un ou de plusieurs autres Etats membres de l'Union européenne.

Contrôles en entreprises

Art. 3.

(1) Des contrôles dans les locaux des entreprises sont effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006 précité ou au règlement (CEE) n° 3821/85 précité ont été constatées sur la route.

(2) Les contrôles dans les locaux des entreprises portent au moins sur les éléments énumérés dans les parties A et B de l'annexe.

(3) Les agents de contrôle sont informés des principaux éléments à contrôler, conformément aux parties A et B de l'annexe.

(Règl. g.-d. du 18 décembre 2009)

«Leur équipement comprend, entre autre,

– un équipement permettant de télécharger des données à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur du tachygraphe numérique, de lire les données et de les analyser ou de les transmettre pour analyse à une base de données centrale,
– un équipement permettant de vérifier les feuilles d'enregistrement du tachygraphe analogique, et
– un équipement d'analyse spécifique, doté de logiciels adaptés, permettant de vérifier et de confirmer la signature numérique des données, ainsi qu'un logiciel d'analyse spécifique permettant d'établir un profil détaillé de la courbe de vitesse des véhicules avant l'inspection de leur appareil de contrôle.»

(4) Lorsqu'ils procèdent à un contrôle, les agents de contrôle tiennent compte de toute information fournie par l'organisme de contact désigné d'un autre Etat membre.

(5) Sont assimilés aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises, les contrôles effectués par les agents de contrôle dans les bureaux des administrations respectives, sur base de documents ou données pertinents qui leur sont remis, sur leur demande, par les entreprises.

Conservation des documents

Art. 4.

Les entreprises conservent, pendant au moins un an, les documents, les résultats et autres données pertinentes qui leur sont communiqués par les agents de contrôle relativement aux vérifications qui ont été effectuées dans leurs locaux ou auprès de leurs chauffeurs sur la route.

Organes intracommunautaires

Art. 5.

L'organisme visé à l'article 7, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, est pour le Luxembourg la Commission prévue à l'article 6.

Art. 6.

Il est institué une Commission de coordination, dénommée ci-après «Commission», dont la mission est

– d'assurer la coordination avec des organismes équivalents dans les autres Etats membres concernés pour l'organisation de contrôles concertés sur route prévus par l'article 2, paragraphe 6;
– de transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 17, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 561/2006 précité;
– de fournir assistance aux autorités compétentes des autres Etats membres afin de clarifier la situation lorsque les constatations effectuées lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé au Luxembourg donnent des raisons d'estimer qu'il a été commis des infractions qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des données nécessaires.

Elle coordonne les actions des fonctionnaires de la Police grand-ducale et de l'Administration des Douanes et Accises chargés de rechercher et de constater les infractions au règlement (CE) nº 561/2006 précité, au règlement (CEE) nº 3821/85 précité et au règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses. Elle prend également en compte les contrôles de l'Inspection du Travail et des Mines.

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«La Commission coordonne en outre l'organisation d'un nombre suffisant de contrôles techniques routiers de manière à atteindre l'objectif visé à l'article 5 de la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE, qui sont effectués dans le respect des dispositions prévues à l'article 14 du règlement grand- ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises concernées. Chaque année, elle assure également la coordination avec des organismes équivalents dans les autres Etats membres concernés en vue de l'organisation régulière d'activités de contrôle technique routier concertées. Ces activités peuvent être combinées avec celles prévues à l'article 2, paragraphe (6).»

Art. 7.

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

«La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 6 en vue de la transmission à la Commission européenne des informations prévues à l'article 17, paragraphe 1er, du règlement (CE) n° 561/2006 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, ainsi que celles qui lui sont communiquées en application de l'article 17 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité.

Les statistiques relevant de l'article 17, paragraphe 1er, du règlement (CE) n° 561/2006 précité doivent respecter les formes prescrites par l'article 3 de la directive 2006/22/CE précitée.

La transmission à la Commission européenne des informations en application de l'article 17 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité respecte les formes prescrites à l'article 20 de la directive 2014/47/UE précité.

Lorsque des défectuosités ou non-conformités majeures ou critiques ou des défectuosités ou non-conformités entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé au Luxembourg, la Commission notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle technique routier énumérés à l'annexe V du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité et est transmise de préférence, à compter du 20 mai 2018, au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil. A la demande du ministre ayant les transports dans ses attributions, la Commission invite l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire de son point de contact, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule. Il en va de même lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne.

Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg et que la Commission en est informée par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été soumis à un contrôle technique routier, elle avertit le ministre ayant les Transports dans ses attributions des mesures de suivi qui ont été demandées par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été contrôlé. Elle tient informé ledit point de contact des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou détenteur du véhicule concerné.

D'une manière générale, la Commission assure les échanges d'informations et assiste les points de contact des autres Etats membres désignés en vertu de l'article 17 de la directive 2014/47/UE précité.»

Art. 8.

La Commission se compose de deux représentants du Ministre des Transports, d'un représentant de la Police grand-ducale, d'un représentant de l'Administration des Douanes et Accises, d'un représentant de l'Inspection du Travail et des Mines et d'un représentant *(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016*) «du ou des organismes de contrôle technique désignés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions à effectuer des opérations de contrôle technique routier» ainsi que d'autant de membres suppléants.

Art. 9.

Les membres de la Commission sont nommés par le Gouvernement en Conseil sur proposition des ministres de ressort concernés.

La présidence de la Commission est assumée par l'un des deux représentants du Ministre des Transports désigné à cette fin par le Gouvernement en Conseil sur proposition du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions. Le secrétariat de la Commission est assuré par un fonctionnaire désigné à cette fin dans la forme qui précède.

Art. 10.

Les membres et le secrétaire de la Commission bénéficient d'une indemnité de 30 euros par session.

Système de classification par niveau de risque

Art. 11.

(Règl. g.-d. du 8 novembre 2010)

«(1) Il est instauré un système de classification des entreprises par niveau de risque. Ce système s'applique à toutes les entreprises luxembourgeoises tombant dans le champ d'application de l'article 2 du règlement (CE) n° 561/2006 précité.

Le degré de risque est calculé sur une période comprenant l'année courante et les deux années précédentes au moyen de la formule suivante:

$$R = \frac{E\ (I \times G \times T)}{C}$$

où R est le degré de risque de l'entreprise,
I est le nombre d'infractions constatées,
G est le degré de gravité des infractions,
T est la modulation du facteur temps, et
C est le nombre de véhicules contrôlés.

Les infractions prises en compte pour déterminer la valeur I sont celles énumérées à l'annexe II. Pour le soin du calcul du degré de risque, la valeur I comprend aussi les infractions constatées lors d'un contrôle sur route et déjà sanctionnées à l'étranger.

La valeur de G est modulée de la façon suivante:

– 40 pour les infractions très graves;
– 10 pour les infractions graves;
– 1 pour les infractions mineures.

La valeur de T est modulée de la façon suivante:

– 3 pour l'année en cours;
– 2 pour l'année précédente;
– 1 pour l'avant-dernière année.

Le nombre de véhicules contrôlés C comprend tous les contrôles, y compris ceux où aucune infraction n'a été constatée. La valeur C se compose:

– du nombre de véhicules contrôlés sur route, et
– du nombre de jours de travail contrôlés en entreprise divisé par 28.

(2) Si le degré de risque R est inférieur ou égal à 0,1, l'entreprise est classée entreprise sans risque.

Si le degré de risque R est supérieur à 0,1, mais inférieur ou égal à 10, l'entreprise est classée entreprise à faible risque.

Si le degré de risque R est supérieur à 10, mais inférieur ou égal à 20, l'entreprise est classée entreprise à moyen risque.

Si le degré de risque R est supérieur à 20, l'entreprise est classée entreprise à haut risque.

(3) Les entreprises classées à haut risque font l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents.»

Art. 12.

(Règl. g.-d. du 8 novembre 2010)

«(1) Pour la gestion du système de classification des entreprises par niveau de risque énoncé à l'article 11, il est instauré une banque de données informatique.

Les données I et C énoncées à l'article 11 sont entrées dans la banque de données par les agents de la Police grand-ducale, de l'Administration des Douanes et Accises et de l'Inspection du Travail et des Mines et comprennent les contrôles effectués par ces agents sur route et en entreprise et les éventuelles infractions constatées.

Pour autant que possible, le système de classification peut être mis en place par une extension de banques de données existantes ou les données mentionnées à l'alinéa précédent peuvent être reprises automatiquement d'autres banques de données, en conformité avec les dispositions légales et réglementaires relatives à la législation sur la protection des données à caractère personnel.

Outre l'accès des organes de contrôle susmentionnés, un accès de simple consultation de la banque de données est accordé au ministre ayant les transports dans ses compétences et au ministre ayant les classes moyennes dans ses compétences.

(2) Toute entreprise a le droit de demander par courrier ou par voie électronique et d'obtenir communication de son degré de risque. La demande doit être adressée au ministre ayant les transports dans ses compétences et accompagnée d'une photocopie lisible respectivement d'une copie scannée lisible de la pièce d'identité du gérant technique de l'entreprise.

En cas de demande par voie électronique, cette copie n'est pas nécessaire si la demande est signée au moyen d'une signature électronique avancée sur base de certificat qualifié.

Le degré de risque est communiqué selon le souhait de l'auteur de la demande par lettre ou par courrier électronique.

La demande est refusée si elle ne remplit pas les conditions énoncées ci-avant ou si elle est introduite par une personne ou une entreprise tierce.»

(Règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

Art. 12bis.

«(1) A compter du 20 mai 2018, le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de l'article 11 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des défectuosi és ou non-conformités décrites à l'annexe II du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité et constatées sur les véhicules visés à l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, paragraphe 6, alinéa 1, points a), b) et c) et exploités par des entreprises.

Ces données sont introduites dans le système par l'organisme de contrôle technique ayant procédé aux opérations de contrôle technique routier.

(2) La détermination du niveau de risque que présente une entreprise se fonde sur les paramètres suivants:

- nombre de défectuosités ou non-conformités,
- gravité des défectuosités ou non-conformités,
- nombre de contrôles techniques routiers,
- facteur temps.

1) Les défectuosités ou non-conformités sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants:
   - défectuosité ou non-conformité critique = 40
   - défectuosité ou non-conformité majeure = 10
   - défectuosité ou non-conformité mineure = 1.
2) On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défectuosités ou non-conformités) plus «anciens» par rapport aux résultats (défectuosités ou non-conformités) plus «récents»:
   - année 1 = 12 derniers mois = facteur 3
   - année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2
   - année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1.

   Cette pondération sert uniquement à la détermination de la classification globale par niveau de risque.
3) La classification par niveau de risque est déterminée selon les formules suivantes:
   a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

dans laquelle:

RR = niveau de risque global

I = nombre total de défectuosités ou non-conformités pour l'année 1, 2, 3

D_{Y1} = (#DD x 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) pour l'année 1

#... = nombre de …

DD = défectuosités ou non-conformités critiques

MaD = défectuosités ou non-conformités majeures

MiD = défectuosités ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

dans laquelle:

AR = niveau de risque annuel

#... = nombre de …

DD = défectuosités ou non-conformités critiques

MaD = défectuosités ou non-conformités majeures

MiD = défectuosités ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers

Le risque annuel permet d'apprécier l'évolution d'une entreprise au fil des ans.

La classification globale des entreprises (véhicules) par niveau de risque doit être effectuée de façon à parvenir à la répartition suivante des entreprises (véhicules) recensées:

– <30% risque faible
– 30% - 80% risque moyen
– >80% risque élevé.»

Dispositions finales

Art. 13.

Le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application – de la directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, – de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, – des conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté ainsi que le règlement du Gouvernement en Conseil modifié du 29 janvier 1993 concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route sont abrogés.

Art. 14.

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

———

ANNEXE «I»[1]

PARTIE A. - Contrôles sur routes

Les contrôles sur route portent, d'une manière générale, sur les éléments suivants:

1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85 et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle et/ou sur les sorties imprimées;
2) pour la période visée à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N3 ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M3, les catégories N3 et M3 s'entendant comme celles définies à l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques;
3) le cas échéant, les vitesses instantanées du véhicule telles qu'enregistrées par l'appareil de contrôle pendant, au plus, les dernières vingt-quatre heures d'utilisation du véhicule;
4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 16, paragraphe 2, alinéa 2, du règlement (CEE) n° 561/2006.

(Règl. g.-d. du 18 décembre 2009)

«5) le cas échéant, et dans le respect des considérations relatives à la sécurité, une vérification de l'appareil de contrôle dont les véhicules sont équipés afin de déceler l'installation ou l'utilisation de tout appareil visant à détruire, manipuler ou modifier toute donnée ou empêcher son enregistrement, ou visant à interférer de quelque manière que ce soit avec l'échange de données électronique entre les composants de l'appareil de contrôle, ou entravant ou modifiant les données de n'importe laquelle de ces manières avant le cryptage.»

PARTIE B. - Contrôles dans les locaux des entreprises

Outre les éléments soumis aux contrôles exposés dans la partie A, les éléments suivants font l'objet de contrôles dans les locaux des entreprises:

1) les temps de repos hebdomadaires et les durées de conduite entre ces temps de repos;
2) le respect de la limitation sur deux semaines des durées de conduite;
3) les feuilles d'enregistrement, les données et les copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte de conducteur.

Si une infraction est constatée, les agents de contrôle de l'Administration des Douanes et Accises et de la Police grand-ducale peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices de la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les sous-traitants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85.

———

(Règl. g.-d. du 8 novembre 2010)

«ANNEXE II

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 8 novembre 2010.

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Degré de gravité (*)*		
		ITG	IG	IM
A	**Equipage**			
A01	Non-respect de l'âge minimal des receveurs – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 5.1.* – *AETR: art. 5*		X	
B	**Durée de conduite**			
B01	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h - 9h<...<10h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*			X
B02	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h - 10h<...<11h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*		X	
B03	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h - 11h<... – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*	X		
B04	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 10h<...<11h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*			X
B05	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 11h<...<12h – R*èglement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*		X	
B06	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 12h<… – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*	X		
B07	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire - 56h<...<60h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2.* – *AETR: art. 6.1.*			X
B08	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire - 60h<….<70h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2.* – *AETR: art. 6.1.*		X	
B09	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire - 70h<… – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2.* – *AETR: art. 6.1.*	X		
B10	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 90h<…<100h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3.* – *AETR: art. 6.2.*			X

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Degré de gravité (*)*		
		ITG	IG	IM
B11	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 100h<...<112h30 – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3.* – *AETR: art. 6.2.*		X	
B12	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 112h30<…. – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3.* – *AETR: art. 6.2.*	X		
C	**Pauses**			
C01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue - 4h30<...<5h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7.* – *AETR: art. 7.*			X
C02	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue - 5h<...<6h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7.* – *AETR: art. 7.*		X	
C03	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue - 6h<... – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7.* – *AETR: art. 7.*	X		
D	**Temps de repos**			
D01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée - 10h<…<11h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*			X
D02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée - 8h30<…<10h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*		X	
D03	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée - …<8h30 – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*	X		
D04	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - 8h<…<9h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*			X
D05	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - 7h<…<8h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*		X	
D06	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - ...<7h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*	X		
D07	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h - 3h+(8h<...<9h) – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.*			X
D07a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - 7h<...<8h – *AETR: art. 8.1.*			X

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Degré de gravité (*)*		
		ITG	IG	IM
D08	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h - 3h+(7h<…<8h) – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.*		X	
D08a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - 6h<…<7h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.*		X	
D09	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h - 3h+(...<7h) – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.*	X		
D09a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - ...<6h – *AETR: art. 8.1.*	X		
D10	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - 8h<…<9h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5.*			X
D10a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - 7h<…<8h – *AETR: art. 8.2.*			X
D11	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - 7h<…<8h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5.*		X	
D11a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - 6h<...<7h – *AETR: art. 8.2.*		X	
D12	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - …<7h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5.*	X		
D12a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - …<6h – *AETR: art. 8.2.*	X		
D13	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h - 22h<…<24h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.*			X
D13a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) - 33h<...<36h – *AETR: art. 8.3.*			X
D13b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - 22h<…<24h – *AETR: art. 8.3.*			X
D14	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h - 20h<…<22h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.*		X	
D14a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) - 30h<…<33h – *AETR: art. 8.3.*		X	
D14b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - 20h<…<22h – *AETR: art. 8.3.*		X	
D15	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h - …<20h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.*	X		
D15a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) - ...<30h – *AETR: art. 8.3.*	X		

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Degré de gravité (*)*		
		ITG	IG	IM
D15b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - …<20h – *AETR: art. 8.3.*	X		
D16	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - 42h<…<45h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.* – *AETR: art. 8.3.*			X
D17	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - 36h<…<42h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.* – *AETR: art. 8.3.*		X	
D18	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - …<36h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.* – *AETR: art. 8.3.*	X		
E	**Types de paiement**			
E01	Lien entre la rémunération et la distance parcourue ou la quantité de biens transportés – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 10.1.* – *AETR: art. 11.3.*	X		

(*) ITG = Infraction très grave / IG = Infraction grave / IM = Infraction mineure

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) nº 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Degré de gravité (*)*		
		ITG	IG	IM
F	**Installation de l'appareil de contrôle**			
F01	Pas d'appareil de contrôle homologué installé ni utilisé – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 3.1.* – *AETR: art. 10.1.*	X		
G	**Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement**			
G01	Appareil de contrôle ne fonctionnant pas correctement (par exemple, pas inspecté, calibré et scellé correctement) – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 13.* – *AETR: art. 10. de l'annexe*	X		
G02	Appareil de contrôle mal utilisé (pas de carte de conducteur valide, abus volontaire, etc.) – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 13.* – *AETR: art. 10. de l'annexe*	X		

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Degré de gravité (*)*		
		ITG	IG	IM
G03	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1.* – *AETR: art. 11.1. de l'annexe*		X	
G04	Modèle non homologué de feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1.* – *AETR: art. 11.1. de l'annexe*		X	
G05	Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1.* – *AETR: art. 11.1. de l'annexe*			X
G06	L'entreprise ne conserve pas les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.2.* – *AETR: art. 11.2. de l'annexe*	X		
G07	Le conducteur détient plus d'une carte de conducteur en cours de validité – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.4.* – *AETR: art. 11.4. de l'annexe*	X		
G08	Utilisation d'une carte de conducteur autre que celle du conducteur en cours de validité – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.4.* – *AETR: art. 11.4. de l'annexe*	X		
G09	Utilisation d'une carte de conducteur défectueuse ou ayant expiré – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.4.* – *AETR: art. 11.4. de l'annexe*	X		
G10	Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins 365 jours – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.5.* – *AETR: art. 11.5. de l'annexe*	X		
G11	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1.* – *AETR: art. 12.1. de l'annexe*			X
G12	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données illisibles – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1.* – *AETR: art. 12.1. de l'annexe*	X		
G13	Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1.* – *AETR: art. 12.1. de l'annexe*		X	

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Degré de gravité (*)*		
		ITG	IG	IM
G14	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement / cartes de conducteur – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*	X		
G15	Retrait non autorisé de feuilles ou de cartes de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*	X		
G16	Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur sans effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) nº 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*			X
G17	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*			X
G18	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisé pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*	X		
G19	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, avec effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*	X		
G19a	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, sans effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*			X
G20	Utilisation d'une mauvaise feuille ou carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage) – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*	X		
G21	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3.* – *AETR: art. 12.3. de l'annexe*		X	
G22	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, avec effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) nº 3821/85: art. 15.3.* – *AETR: art. 12.3. de l'annexe*	X		
G22a	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, sans effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3.* – *AETR: art. 12.3. de l'annexe*			X

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Degré de gravité (*)*		
		ITG	IG	IM
H	**Indications à saisir**			
H01	Pas de nom sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*	X		
H02	Pas de prénom sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*	X		
H03	Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*		X	
H04	Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*			X
H05	Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*		X	
H06	Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*		X	
H07	Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*		X	
H08	Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*			X
H09	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5bis.* – *AETR: art. 12.5bis. de l'annexe*			X
I	**Présentation de documents**			
I01	Refus d'être contrôlé – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.7.* – *AETR: art. 12.7. de l'annexe*	X		
I02	Incapacité de présenter les informations relatives à la journée en cours – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.7.* – *AETR: art. 12.7. de l'annexe*	X		
I03	Incapacité de présenter les informations relatives aux 28 jours précédents – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.7.* – *AETR: art. 12.7. de l'annexe*	X		
I04	Incapacité de présenter les informations relatives à la carte de conducteur si le conducteur en détient une – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.7.* – *AETR: art. 12.7. de l'annexe*	X		

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Degré de gravité (*)*		
		ITG	IG	IM
I05	Incapacité de présenter les informations recueillies manuellement et les sorties imprimées pendant la journée en cours et les 28 jours précédents – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.7.* – *AETR: art. 12.7. de l'annexe*	X		
I06	Incapacité de présenter la carte de conducteur – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.7.* – *AETR: art. 12.7. de l'annexe*	X		
I07	Incapacité de présenter les sorties imprimées pendant la journée en cours et les 28 jours précédents – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.7.* – *AETR: art. 12.7. de l'annexe*	X		
J	**Fraude**			
J01	Falsification, effacement, destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement ou présentes dans l'appareil de contrôle, sur la carte de conducteur ou sur les sorties imprimées de l'appareil de contrôle – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.8.* – *AETR: art. 12.8. de l'annexe*	X		
J02	Manipulation de l'appareil de contrôle, de la feuille d'enregistrement ou de la carte de conducteur pouvant résulter en une falsification des données et/ou des informations présentes sur les sorties imprimées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.8.* – *AETR: art. 12.8. de l'annexe*	X		
J03	Présence, à bord du véhicule, d'un dispositif de manipulation pouvant être utilisé pour falsifier les données et/ou les informations présentes sur les sorties imprimées (interrupteur, câble, etc.) – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.8.* – *AETR: art. 12.8. de l'annexe*	X		
K	**Panne**			
K01	Pas réparée par un réparateur ou un atelier agréé – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.1.* – *AETR: art. 13.1. de l'annexe*	X		
K02	Pas réparée en cours de route – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.1.* – *AETR: art. 13.1. de l'annexe*		X	
L	**Saisie manuelle sur les sorties imprimées**			
L01	Le conducteur ne reporte pas toutes les indications relatives aux groupes de temps qui ne sont plus enregistrés durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.2.* – *AETR: art. 13.2. de l'annexe*	X		
L02	Le numéro de la carte de conducteur et/ou du permis de conduire ne figure pas sur la feuille provisoire – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.2.* – *AETR: art. 13.2. de l'annexe*	X		

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Degré de gravité (*)*		
		ITG	IG	IM
L03	Pas de signature sur la feuille provisoire – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.2.* – *AETR: art. 13.2. de l'annexe*		X	
L04	Perte ou vol de la carte de conducteur non déclaré officiellement aux autorités compétentes de l'Etat où le fait a eu lieu – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.3.* – *AETR: art. 13.3. de l'annexe*	X		

(*) ITG = Infraction très grave / IG = Infraction grave / IM = Infraction mineure»

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011

a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et

b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs.[1]

(Mém. A - 137 du 12 juillet 2011, p. 1930; doc. parl. 6112)

Chapitre 1er.- Compétences, principes et champ d'application

Art. 1er.

1. L'autorité compétente au sens du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre qui a les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.

2. En application de l'article 14 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, le ministre peut accorder une dérogation aux articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité pour des transports effectués dans des circonstances exceptionnelles.

L'autorisation de dérogation doit mentionner obligatoirement les circonstances exceptionnelles, les catégories de véhicules visées et la période pour laquelle la dérogation est accordée.

En vertu de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, l'autorisation de dérogation peut prévoir que les transports visés peuvent être effectués au moyen de véhicules qui ne sont pas équipés d'un tachygraphe ou que le tachygraphe ne doit pas être utilisé.

L'autorisation de dérogation ne peut entrer en vigueur qu'après avoir été approuvée par la Commission européenne, sauf en cas d'urgence dans quel cas l'urgence doit obligatoirement être mentionnée dans l'autorisation de dérogation dont la durée ne peut alors dépasser trente jours.

Art. 2.

Outre les véhicules visés par le premier paragraphe de l'article 3, les véhicules visés par l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle, désigné ci-après par tachygraphe, sont ceux mentionnés à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité ainsi que ceux effectuant des transports internationaux en conformité avec les dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970 tel qu'approuvé par la loi du 6 mai 1974.

Le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I du règlement (CEE) n° 3821/85 précité est désigné ci-après tachygraphe analogique et le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I B de ce règlement est désigné ci-après tachygraphe numérique.

Les véhicules visés au premier alinéa et immatriculés pour la première fois avant le 1er mai 2006 doivent être équipés soit d'un tachygraphe analogique, soit d'un tachygraphe numérique; ceux immatriculés pour la première fois à partir du 1er mai 2006 doivent être équipés d'un tachygraphe numérique.

Tout tachygraphe doit être étalonné et vérifié conformément au règlement (CEE) n° 3821/85 précité. Cette obligation vaut également pour les véhicules non visés par le premier alinéa, pour autant qu'ils sont équipés d'un tachygraphe.

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, loi du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, loi du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises.

L'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire conformément aux dispositions des règlements (CE) nº 561/2006 et (CEE) nº 3821/85 précités ainsi que du présent règlement.

Par dérogation à l'alinéa précédant, pour tout transport effectué sous le couvert de l'AETR précité, l'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire selon les dispositions de l'AETR.

Ces obligations d'utilisation engagent tant le conducteur que le propriétaire ou détenteur du véhicule.

Les feuilles d'enregistrement et le papier en continu doivent correspondre respectivement à l'annexe I ou à l'annexe IB du règlement (CEE) nº 3821/85 précité.

Art. 3.

1. En application de l'article 3, paragraphe 4, du règlement (CEE) nº 3821/85 précité, les véhicules suivants doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg:

a) les autobus et les autocars;

b) les véhicules équipés en dépanneuse et les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés.

Les articles 6 à 9 du règlement (CE) nº 561/2006 précité s'appliquent aux transports nationaux effectués par les véhicules cités à l'alinéa précédent.

2. En application de l'article 13 du règlement (CE) nº 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants:

a) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;

b) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:

   – par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou

   – pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

   Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;

d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;

e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;

f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, les véhicules cités sous a), b), d) et e) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Art. 4.

La Société Nationale de Contrôle Technique, désignée ci-après par le sigle SNCT, est chargée de l'émission et de la délivrance des cartes de tachygraphe définies à l'article 7. Cette tâche comporte notamment:

a) la vérification fiable et sans équivoque de l'identité du titulaire de chaque carte;

b) l'émission, le renouvellement, le remplacement et l'échange de cartes;

c) la personnalisation des cartes, la génération de leurs certificats électroniques et l'intégration sécurisée de ceux-ci dans les cartes;

d) la mise à jour de la base de données des cartes délivrées, de leurs titulaires et de leurs certificats électroniques;

e) la délivrance sécurisée des cartes et, le cas échéant, du code d'identification personnel requis pour l'accès à la carte;

f) l'échange des informations inhérentes à l'émission, au renouvellement, au remplacement et à l'échange des cartes avec les autorités compétentes étrangères, y inclus les informations relatives aux déclarations de perte, de vol ou de mauvais fonctionnement de cartes émises soit par la SNCT, soit par des autorités étrangères;

g) la définition et la publication des lignes de conduite applicables au processus de génération des certificats électroniques, en accord avec les lignes de conduites émises, sous la responsabilité de la Commission Européenne, par l'organisme de certification européen.

Les tâches désignées sous c) sont susceptibles d'être sous-traitées.

Les données à fournir suivant les dispositions des articles 8 à 11 en vue de l'obtention au Grand-Duché de Luxembourg des cartes de tachygraphe dont question à l'article 7 sont traitées et enregistrées notamment sous forme électronique par la SNCT et tenues à la disposition de l'Administration des douanes et accises, de la Police grand-ducale, de l'Inspection du travail et des mines ainsi que des autorités compétentes de délivrance et de contrôle routier des autres Etats membres de l'Espace Economique Européen, de la Suisse ainsi que de ceux étant partie à l'AETR précité.

Art. 5.

1. En vue de leur agrément par le ministre, l'Administration des douanes et accises procède à la vérification de la conformité des ateliers visés au deuxième alinéa de l'article 1er conformément aux dispositions de l'annexe. Au cas où elle le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes.

La décision du ministre sur l'agrément d'un atelier de tachygraphe intervient après instruction de la demande afférente par l'Administration des douanes et accises.

Le ministre attribue à chaque atelier agréé une marque particulière, à apposer sur les scellements que l'atelier en question effectuera sur des installations de tachygraphes. La marque est constituée par la lettre latine «L», suivie d'un numéro d'ordre composé de trois chiffres arabes.

2. L'Administration des douanes et accises est chargée de la surveillance de l'activité des ateliers de tachygraphes agréés. Dans ce contexte, elle procède à au moins un audit par année de chacun de ces ateliers et elle adresse au ministre un rapport sur les audits effectués.

Tout manquement d'un atelier agréé aux dispositions en vigueur qui lui sont applicables peut entraîner le retrait temporaire ou définitif par le ministre de l'agrément de l'atelier ou de la carte de tachygraphe du technicien responsable du manquement en question.

3. Seuls les ateliers agréés suivant les dispositions de l'annexe du présent règlement sont autorisés à effectuer les opérations liées à l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes.

Art. 6.

La Société Nationale de Certification et d'Homologation, désignée ci-après par le sigle SNCH, est chargée des travaux d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe prévus à l'article 5 du règlement (CEE) no 3821/85 précité. A cette fin, elle procède ou fait procéder aux essais et constatations requis, tout en prenant, en cas de besoin, recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins, sur sa proposition, par le ministre en raison de leur compétence en matière d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement ou des cartes de tachygraphes précités.

Les modalités applicables à l'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe sont celles visées par les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues.

Chapitre 2.- Les cartes de tachygraphe

Art. 7.

Les cartes de tachygraphe requises en relation avec la mise en service et l'utilisation de tachygraphes numériques comportent les quatre modèles suivants:

– la carte de conducteur;
– la carte d'entreprise;
– la carte de contrôle;
– la carte d'atelier.

Tout conducteur soumis à l'obligation d'utiliser un tachygraphe numérique doit être titulaire d'une carte de conducteur. Nul conducteur ne peut détenir plus d'une telle carte en cours de validité.

Tout propriétaire ou détenteur d'au moins un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe numérique doit être titulaire d'au moins une carte d'entreprise. Lorsqu'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est donné en location, l'obligation de détenir une carte d'entreprise engage tant le propriétaire ou détenteur du véhicule que son locataire.

La carte de contrôle est réservée aux fonctionnaires de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises ainsi qu'aux fonctionnaires et agents de l'Inspection du travail et des mines.

La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés visés à l'article 1er ainsi qu'à la SNCT.

Toute carte de tachygraphe porte notamment les dates de début et d'échéance de sa validité, un numéro d'ordre ainsi que les noms et prénoms, la photographie et la signature du titulaire. Pour la carte d'entreprise, les coordonnées personnelles et la photographie du titulaire sont remplacées par le nom et l'adresse de l'entreprise ou de l'organisme titulaire de la carte en question.

A l'exception des cartes de contrôle, la délivrance des cartes de tachygraphe à leurs titulaires est conditionnée par le payement préalable d'une taxe de mise à disposition de 74 euros, à percevoir par la SNCT. Les modes de paiement sont fixés par le ministre.

Toute demande en obtention d'une carte de tachygraphe, accompagnée des pièces requises, doit être adressée à la SNCT, soit sous pli recommandé, soit par remise en mains propres contre accusé de réception.

La première délivrance de toute carte de tachygraphe personnalisée requiert l'identification préalable et sans équivoque de son titulaire.

Des cartes de tachygraphe peuvent également être délivrées aux fabricants de tachygraphes numériques établis dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse. La demande doit mentionner les nom et adresse du fabricant et être appuyée par une copie certifiée conforme à l'original d'un document d'identité du mandataire du fabricant ainsi que d'un extrait du Registre du Commerce ou, s'il s'agit d'un fabricant étranger, d'un document en tenant lieu.

Les cartes de tachygraphe délivrées à des fabricants de tachygraphes ne peuvent être utilisées que pour des essais techniques. Les données administratives utilisées pour l'établissement de ces cartes sont fournies par les fabricants de tachygraphes sous leur responsabilité et peuvent être des données fictives. Par dérogation à l'alinéa 7, la taxe de mise à disposition de toute carte délivrée à un fabricant de tachygraphe est basé sur le coût de revient de cette carte.

Art. 8.

1. En vue de l'obtention d'une carte de conducteur, l'intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande portant sa signature et indiquant notamment ses noms et prénoms, le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

1) une copie d'un document d'identité du requérant, en cours de validité;
2) une copie du permis de conduire du requérant, valable pour la conduite d'un véhicule tombant sous l'application du présent règlement;
3) une déclaration de l'intéressé attestant qu'il n'est pas encore ni déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité, ayant été émise par une autorité étrangère;
4) deux photographies récentes identiques, établies sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête de l'intéressé - prise de face devant un fond clair - ayant au moins 20 mm de hauteur;
5) un certificat de résidence datant de moins d'un mois, attestant que l'intéressé a sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg.

La durée de validité maximale d'une carte de conducteur est de cinq ans.

2. Une carte de conducteur peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le titulaire d'en présenter la demande au moins 15 jours ouvrables avant l'expiration de la carte à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte de conducteur intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

Le titulaire doit conserver l'ancienne carte pendant au moins un mois après son expiration. Il est par ailleurs tenu de décharger les données y mémorisées suivant les modalités du paragraphe 1 de l'article 12 du présent règlement.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de conducteur peut être remplacée. Dans le cas de perte ou de vol, le titulaire est obligé de déclarer immédiatement cette perte ou ce vol aussi bien à une autorité compétente du pays où la perte ou le vol ont été constatés qu'à la SNCT à laquelle il doit présenter par ailleurs dans les sept jours de calendrier, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif du remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de conducteur se fait selon les modalités du paragraphe 2. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, le titulaire de la carte n'est pas tenu par l'obligation de décharger les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Si la carte à remplacer a été établie par une autorité compétente étrangère, il est procédé selon les modalités du paragraphe 1.

4. Une carte de conducteur peut être échangée à la demande de son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de conducteur peut également être échangée à la demande de son titulaire lorsqu'elle a été émise par une autorité compétente étrangère et que le titulaire a transféré sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg. En vue de cet échange, les conditions du paragraphe 1 sont applicables et la carte est délivrée contre remise de la carte à échanger.

Art. 9.

1. En vue de l'obtention d'une carte d'entreprise, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée et indiquant le nom et le numéro d'identité national de l'entreprise ou de l'organisme.

La demande doit être appuyée par une copie d'un document d'identité du mandataire de l'entreprise ou de l'organisme, en cours de validité.

La durée de validité maximale d'une carte d'entreprise est de cinq ans.

2. Une carte d'entreprise peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire d'en présenter la demande à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte d'entreprise intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement, de mauvais fonctionnement ou de modification de données administratives, une carte d'entreprise peut également être renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Dans ce cas, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire concerné est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de renouvellement sollicité ainsi que, le cas échéant, la carte endommagée ou à échanger. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander à l'entreprise ou l'organisme titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Art. 10.

1. En vue de l'obtention d'une carte de contrôle, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est tenu de présenter à la SNCT une demande indiquant les noms, prénoms et fonctions des candidats-titulaires retenus à cet effet et accompagnée pour chaque candidat-titulaire d'un spécimen de sa signature ainsi que d'une photographie récente, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire - prise de face devant un fond clair - ayant au moins 20 mm de hauteur.

La durée de validité maximale d'une carte de contrôle est de cinq ans.

2. Une carte de contrôle peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs de cinq ans, à condition pour l'administration concernée d'en présenter la demande à la SNCT selon les modalités du premier alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement de la carte de contrôle intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de contrôle peut être remplacée. Dans ce cas, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est obligé de présenter, ensemble avec la demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au directeur général de la Police grand-ducale, au directeur de l'Administration des douanes et accises ou au directeur de l'Inspection du travail et des mines des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de contrôle se fait selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse. Si en application de cette disposition la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2.

4. Une carte de contrôle peut être échangée à la demande de l'administration concernée, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 3.

5. La cessation des fonctions donnant droit à une carte de contrôle comporte l'obligation pour son titulaire de restituer la carte sans délai au directeur de l'administration dont il dépend ou dont il a dépendu, ledit directeur devant restituer la carte sans délai à la SNCT.

Art. 11.

1. Les cartes d'atelier sont uniquement délivrées aux ateliers agréés conformément à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et qui, sauf dans des cas dûment motivés, ne sont pas éligibles pour une carte d'entreprise ou dont les autres activités professionnelles ne sont pas de nature à compromettre la sécurité globale du système.

2. En vue de l'obtention d'une carte d'atelier, le mandataire de l'atelier agréé intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée, indiquant le nom et l'adresse de l'atelier ainsi que les noms et prénoms et le lieu et la date de naissance du candidat-titulaire à l'obtention de la carte, ce dernier devant justifier de la qualification technique requise en vertu du règlement (CEE) n° 3821/85 précité.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

1) une copie d'un document d'identité du candidat-titulaire, en cours de validité;
2) un document attestant les relations professionnelles entre l'atelier et le candidat-titulaire;
3) une photographie récente du candidat-titulaire, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire - prise de face devant un fond clair - ayant au moins 20 mm de hauteur;
4) une attestation, datant de moins de 24 mois, relative à la participation du candidat-titulaire avec succès à un cours de formation technique d'au moins cinq jours auprès d'un fabricant de tachygraphes.

La durée de validité maximale d'une carte d'atelier est d'un an.

3. Une carte d'atelier peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'un an, à condition pour l'atelier agréé d'en présenter la demande à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 2. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le renouvellement de la carte d'atelier intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7. La nouvelle carte est délivrée contre remise de celle venant à échéance, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de cette carte étant par ailleurs tenu de décharger et de conserver les données y mémorisées suivant les modalités des paragraphes 2 et 6 de l'article 12 du présent règlement.

4. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte d'atelier peut être remplacée. Dans ce cas, le titulaire est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité.

5. Le remplacement d'une carte d'atelier se fait selon les modalités du paragraphe 3. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire n'est pas tenu par l'obligation de décharger et de conserver les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 3.

6. La carte d'atelier peut être échangée à la demande de l'atelier ayant l'autorité sur son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 4.

7. La cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire d'une carte d'atelier comporte l'obligation pour l'atelier concerné de restituer la carte sans délai à la SNCT.

Chapitre 3.- La manipulation des données enregistrées

Art. 12.

1. Tout titulaire d'une carte de conducteur doit télécharger les données enregistrées sur sa carte au plus tard tous les 28 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues et les transmettre à l'entreprise ou aux entreprises pour compte de laquelle ou desquelles il a effectué des transports depuis le dernier téléchargement de la mémoire de sa carte.

2. Les données mémorisées sur une carte d'atelier doivent être téléchargées régulièrement par l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de la carte et au plus tard avant la remise de celle-ci à la SNCT soit en vu du renouvellement ou de l'échange de la carte, soit comme suite à la cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire de la carte.

3. Les données enregistrées dans la mémoire d'un tachygraphe numérique doivent être téléchargées au plus tard tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues par le propriétaire ou le détenteur du véhicule qui en est équipé. Le locataire d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est en droit de récupérer les données qui ont été enregistrées par ce tachygraphe pendant le temps que le véhicule s'est trouvé à sa disposition.

4. Au cas où un tachygraphe numérique est mis hors service, soit de façon définitive, soit pour être utilisé sur un autre véhicule, les données enregistrées dans la mémoire de ce tachygraphe doivent être téléchargées par l'atelier procédant à ladite mise hors service. Cet atelier doit en outre faire tenir les données téléchargées, selon le cas, soit au propriétaire ou détenteur,

soit au locataire du véhicule sur lequel le tachygraphe en question était monté. Il en est de même en cas de réparation d'un tachygraphe de nature à effacer les enregistrements qui y sont stockés.

5. Lorsque la défaillance d'un tachygraphe numérique ne permet plus le téléchargement des données, l'atelier agréé étant intervenu sur ce tachygraphe doit délivrer soit au propriétaire ou détenteur, soit au locataire du véhicule concerné, un certificat correspondant au modèle reproduit à l'annexe au présent règlement et attestant l'état de choses visé ci-avant.

6. Les entreprises doivent garder les données des cartes de conducteur qui leur ont été transmises pendant au moins deux ans et elles sont tenues de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les ateliers agréés doivent conserver les données téléchargées de cartes d'atelier pendant au moins deux ans et ils sont tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les données téléchargées d'un tachygraphe numérique doivent être gardées au moins pour la durée de deux ans soit par le propriétaire ou détenteur, soit par le locataire du véhicule afférent, ceux-ci étant par ailleurs tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

7. Tout téléchargement en vertu des dispositions des paragraphes 1 à 6 doit être effectué de manière à préserver l'authenticité des données et, le cas échéant, des signatures électroniques afférentes.

Chapitre 4.- Dispositions finales

Art. 13.

1. Les infractions aux dispositions prévues aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16 et 20 paragraphe 3 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, aux articles 1er, 3 alinéa 1, 12, 13, 14, 15, 16 et aux annexes I, IB et II du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 de l'AETR précité, aux articles 9, 10, 11, 12, 13, 14 et aux appendices 1, 1B et 2 de l'annexe de l'AETR précité ainsi qu'aux articles 2, 3, 5, 7 et 12 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 euros à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions énumérées à l'annexe II du présent règlement qui sont punies d'une amende de 145 à 250 euros.

De même, la mise à disposition d'une carte de conducteur à une tierce personne est punie des peines prévues à l'alinéa premier.

2. Les sanctions prévues au paragraphe 1 sont également applicables aux infractions commises sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un pays tiers et constatées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Au cas où l'entreprise ou le conducteur ayant commis l'infraction prévue à l'alinéa précédent prouve que cette infraction a déjà été sanctionnée ou qu'une procédure a été ouverte, aucune sanction n'est appliquée.

3. Pour toute infraction constatée sur le territoire luxembourgeois, les agents de contrôle fournissent au conducteur une preuve écrite.

4. Il est interdit au conducteur de reprendre la conduite tant qu'il n'est pas en mesure de respecter les dispositions ci-avant.

Art. 14.

A l'article 20 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs il est ajouté un troisième alinéa libellé comme suit:

«L'instructeur agréé qui enseigne l'art de conduire sur un véhicule prévu à l'article 17, point B), sub 4) à 7), doit utiliser le chronotachygraphe conformément aux dispositions de la réglementation communautaire et nationale en vigueur. Les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil lui sont applicables.»

Art. 15.

1. L'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est remplacé par le texte suivant:

«Art. 4. 1. Les transporteurs, titulaires d'une licence communautaire, sont tenus de conserver l'original de la licence communautaire au siège de leur établissement et de le présenter à toute demande des agents de contrôle.

Les copies conformes de la licence communautaire doivent se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute demande des agents chargés du contrôle.

Par dérogation à ce qui précède, les chauffeurs de véhicules appartenant à ou loués par une entreprise de transports établie dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doivent pouvoir présenter à toute demande des

agents chargés du contrôle une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité et valable pour le Luxembourg, sauf le cas où une libéralisation a été convenue entre le Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur.

En cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et les copies conformes de la licence communautaire doivent être restitués à l'autorité émettrice.

2. Tout conducteur originaire d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doit disposer de l'attestation de conducteur prévue à l'article 6 du règlement (CEE) n° 881/92.

L'attestation de conducteur est délivrée par le Ministre pour l'année civile. Toutefois, la validité ne peut pas dépasser la validité des documents qui sont à la base de l'attestation de conducteur.

L'attestation de conducteur respectivement sa copie conforme doit être présentée à toute demande des agents chargés du contrôle.

Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et la copie conforme de l'attestation de conducteur doivent être restitués à l'autorité émettrice.»

2. L'article 6 de ce même règlement est remplacé par le texte suivant:

«Art. 6. Les infractions aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphe 4 et aux dispositions générales des annexes I et III du règlement (CEE) n° 881/92 ainsi qu'aux dispositions des articles 4 et 5 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions suivantes qui sont punies d'une amende de 250 euros:

– défaut d'avoir une copie conforme valable de la licence communautaire à bord du véhicule;
– défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg;
– présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues;
– défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable.»

Art. 16.

1. A l'annexe I, point A., du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, le montant de la taxe pour les infractions 49-07 à 49-10 est porté à 145 euros.

2. Au même point A, la phrase introductive précédant les infractions 72-02 à 72-04 est modifiée comme suit:

«Conduite ou fait de laisser conduire ou de faire conduire un taxi, une voiture de location ou un véhicule d'écolage:»

3. A la même annexe I, il est ajouté un point M. et un point N. tels qu'énoncés aux annexes II et III du présent règlement.

Art. 17.

Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, tel qu'il a été modifié par la suite, est abrogé.

Art. 18.

La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: «règlement grand-ducal concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes».

Art. 19.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

———

ANNEXE I

Annexe concernant les modalités d'agréation des personnes et des ateliers en charge de l'installation, de l'activation, de l'étalonnage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dans le domaine des transports par route.

1 Introduction . . . 562

2 Objet et champ d'application. . . . 563

3 Références réglementaires et normatives . . . 563

4 Définitions . . . 563

4.1 Installation de tachygraphe: . . . 563

4.2 Installation de tachygraphe analogique: . . . 563

4.3 Installation de tachygraphe numérique: . . . 563

4.4 Règlement: . . . 563

4.5 Agrément: 563

4.6 Agrément de plein droit: . . . 563

4.7 Agrément administratif: . . . 563

4.8 Demandeur d'un agrément: . . . 564

4.9 Candidat à l'agrément: 564

4.10 Atelier agréé: . . . 564

4.11 Expert technicien: . . . 564

4.12 Intervention: . . . 564

4.13 Installation: . . . 564

4.14 Activation: . . . 564

4.15 Étalonnage: . . . 564

4.16 Vérification: . . . 564

4.17 Réparation: . . . 564

4.18 Mise hors service: . . . 564

4.19 Responsable pour la sécurité: . . . 564

5 Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes . . . 564

5.1 Demande d'agrément . . . 564

5.2 Cas d'agrément . . . 564

5.3 Conditions d'obtention d'agrément . . . 565

5.3.1 Fiabilité . . . 565

5.3.2 Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens . . . 565

5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements. . . . 565

5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément . . . 566

5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes. . . . 566

5.4.2 Maintenance. . . . 566

5.4.3 Documentation à mettre à disposition . . . 566

5.5 Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément. . . . 567

5.6 Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile . . . 567

5.7 Transfert d'un agrément . . . 567

5.8 Durée de validité de l'agrément. . . . 567

6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes 567
6.1 Cas de vérifications 567
6.2 Étendue de la vérification 567
6.2.1 Vérifications préliminaires 568
6.2.2 Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h)) 568
6.2.3 Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f)) 568
6.2.4 Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1, cas a) à h)) 569
6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications 569
6.4 Plaquette d'installation 569
6.4.1 Premier montage et renouvellement 569
6.4.2 Données sur la plaquette d'installation 569
6.4.3 Endroit de fixation et plombage 570
6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique 570
7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique 570
7.1 Déchargement des données 570
7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées 570
7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées 571
7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique 571
7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données 572
8 Sécurité des ateliers 572
8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation 572
8.2 Les cartes d'atelier 572
8.2.1 Responsabilités des experts techniciens 572
8.2.2 Responsabilités de l'atelier 573
8.3 Les données 573
9 Traçabilité, audits internes et externes 573
9.1 Traçabilité 573
9.2 Audits internes 573
9.3 Audits externes 574
10 Dispositions générales 574
10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données 574
10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère 574
10.3 Documents affichés 574
10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers 575
10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique 575
10.6 Infractions 575

1 Introduction

L'observation stricte des temps de conduite et de repos dans le domaine des transports routiers doit être considérée comme un des éléments clés en matière de sécurité routière. En effet, il y a lieu de constater qu'un nombre considérable d'accidents de la circulation routière avec implication des véhicules du genre visé est dû à des temps de conduite excessifs. La prédite observation ne saurait toutefois pas être réalisée sans des dispositifs techniques appropriés, enregistrant de façon exacte, à des coûts avantageux et simple d'utilisation les données pertinentes. Par ailleurs, ces données doivent pouvoir être mises à la disposition des autorités chargées du contrôle de façon simple, permettant leur interprétation avec des moyens et des investissements raisonnables.

Pour répondre à ces exigences, l'installation et la maintenance des appareils de contrôle doivent se faire dans des ateliers équipés selon les règles de l'art par des personnes à la hauteur de cette tâche.

2 Objet et champ d'application

Conformément aux dispositions du règlement grand-ducal qui précède, les appareils de contrôle utilisés dans des véhicules routiers ne peuvent être installés, étalonnés, vérifiés, réparés ou mis hors service que sous la responsabilité d'ateliers dûment agréés.

L'objet de la présente annexe consiste à arrêter les conditions et exigences, d'une part pour la procédure en obtention de l'agrément prévu à l'article 5 du règlement grand-ducal et d'autre part, pour l'exécution des opérations d'installation, d'étalonnage, de vérification, de réparation et de mise hors service des appareils de contrôle. Par ailleurs l'annexe spécifie les exigences minimales requises afin de garantir pour les ateliers un niveau de sécurité suffisant, une manipulation correcte des données déchargées de la mémoire des appareils et une traçabilité efficace des opérations effectuées.

3 Références réglementaires et normatives

a) Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route tel que modifié notamment par le Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 et le règlement (CE) n° 1360/2002 du Conseil du 13 juin 2002;

b) EN 1047-1 (version octobre 1996): Unités de stockage en lieu sûr - Classification et méthodes d'essai de résistance au feu - Partie 1: Meubles réfractaires;

c) EN 1143-1 (version août 2005): Unités de stockage en lieux sûrs - Prescriptions, classification et méthodes d'essai pour la résistance a l'effraction - Partie 1: Coffres-forts, distributeurs automatiques de billets (DAB), portes fortes et chambres fortes.

Les règlements et directives sont tenus à la disposition des intéressés par la Commission Européenne à partir de son site Internet (//http://europa.eu.int//eur-lex/fr/index.html). Il en est de même avec la législation luxembourgeoise qui est disponible à partir du site Internet http://www.legilux.public.lu/leg/index.html.

L'autorité compétente pour la diffusion des normes EN au Luxembourg est le *«SERVICE DE L'ENERGIE DE L'ETAT -Organisme Luxembourgeois de Normalisation»*.

4 Définitions

Pour les besoins de la présente annexe, les définitions suivantes sont utilisées:

4.1 Installation de tachygraphe:

Appareil de contrôle tel que spécifié par le règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Le tachygraphe est un ensemble technique composé d'un capteur de mouvement, d'une unité véhicule, d'un tachymètre et des liaisons mécaniques ou électriques entre ces éléments et, le cas échéant, de la plaquette d'installation et des plombages. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de «Tachygraphe» est synonyme du terme «Installation de tachygraphe».

4.2 Installation de tachygraphe analogique:

Tachygraphe conforme à l'annexe I du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de «Tachygraphe analogique» est synonyme du terme «Installation de tachygraphe analogique».

4.3 Installation de tachygraphe numérique:

Tachygraphe conforme à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de «Tachygraphe numérique» est synonyme du terme «Installation de tachygraphe numérique».

4.4 Règlement:

Le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes avec ses annexes.

4.5 Agrément:

Autorisation officielle temporaire et renouvelable pour effectuer des opérations d'installation, d'activation, d'étalonnage, de vérification, de réparation ou de mise hors service de tachygraphes.

4.6 Agrément de plein droit:

Type d'agrément réservé aux fabricants de véhicules ou de tachygraphes pour autant que les véhicules ou les tachygraphes relèvent de leur propre fabrication.

4.7 Agrément administratif:

Type d'agrément réservé au mandataire officiel d'un fabricant de véhicules ou de tachygraphes avec siège social au Luxembourg et à tout atelier avec siège social au Luxembourg.

4.8 Demandeur d'un agrément:

Fabricant de véhicules ou de tachygraphes ou mandataire officiel d'un tel fabricant avec siège social au Luxembourg demandant l'obtention d'un agrément administratif d'un atelier.

4.9 Candidat à l'agrément:

Atelier pour compte duquel une demande en obtention d'un agrément a été introduite.

4.10 Atelier agréé:

Atelier détenteur d'un agrément en cours de validité.

4.11 Expert technicien:

Employé technique d'un atelier agréé ayant participé avec succès à un stage introductif de cinq jours en matière de tachygraphe et au moins tous les trois ans de deux journées de formation continue concernant la construction, la fonction, l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service d'installations de tachygraphes auprès d'un fabricant de véhicules ou de tachygraphes.

4.12 Intervention:

Opération d'installation, d'activation, d'étalonnage, de vérification, de réparation ou de mise hors service d'un tachygraphe.

4.13 Installation:

Montage d'un tachygraphe dans un véhicule.

4.14 Activation:

Intervention sur un tachygraphe numérique nécessitant l'emploi d'une carte d'atelier et le code d'identification personnel (PIN-Code) afférent visant à rendre le tachygraphe pleinement opérationnel dans toutes ses fonctions, y inclus les mécanismes de sécurité.

4.15 Etalonnage:

Mise à jour ou confirmation des paramètres du véhicule; dans le cas d'un tachygraphe numérique, ces paramètres sont conservés en mémoire et l'étalonnage nécessite l'emploi d'une carte d'atelier et du code d'identification (PIN-Code).

4.16 Vérification:

Intervention composée d'une série d'opérations destinées à assurer aussi bien le fonctionnement correct d'un tachygraphe que le réglage correct des paramètres du véhicule.

4.17 Réparation:

Intervention sur un tachygraphe suite à une défaillance technique visant à rétablir le bon fonctionnement tout en nécessitant la coupure de l'alimentation électrique, le démontage et, le cas échéant, le désassemblage d'un composant.

4.18 Mise hors service:

Intervention sur un tachygraphe visant à l'écarter du véhicule dans lequel il était installé, soit pour définitivement exclure son utilisation future, soit pour le réparer et/ou pour l'installer plus tard sur un autre véhicule ou sur le véhicule d'origine.

4.19 Responsable pour la sécurité:

Employé d'un atelier agréé, nommément désigné par la direction ou les responsables de l'atelier, en charge de l'exécution correcte ou de la surveillance de l'exécution correcte des dispositions du chapitre 8 de la présente annexe.

5 Agrément pour l'installation, l'activation. l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes

5.1 Demande d'agrément

L'agrément incombe au ministre ayant les transports dans ses attributions.

Exigence 1: La demande d'agrément est à adresser au ministre moyennant le formulaire prévu à cette fin.

Exigence 2: Le cas échéant, les pièces justificatives sont à joindre à la demande.

Suivant les définitions des paragraphes 4.6 et 4.7, seul un fabricant de véhicules ou de tachygraphes ou son mandataire officiel au Luxembourg peut introduire une demande d'agrément.

5.2 Cas d'agrément

Les cas d'agrément suivants sont possibles:

a) Installation, étalonnage et vérification de tachygraphes analogiques;

b) Installation, étalonnage, vérification et réparation des tachygraphes analogiques;

c) Installation, activation, étalonnage, vérification et mise hors service des tachygraphes numériques;

d) Installation, activation, étalonnage, vérification, réparation et mise hors service des tachygraphes numériques.

Plusieurs cas d'agrément peuvent être combinés.

5.3 Conditions d'obtention d'agrément

5.3.1 Fiabilité

Exigence 3: Le candidat à l'agrément doit porter garantie pour l'application fiable des pouvoirs et des missions lui attribués par l'agrément. En particulier, la transposition en bonne et due forme du pouvoir de surveillance et de direction doit être garantie.

5.3.2 Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens

Exigence 4: Le candidat à l'agrément doit démontrer les compétences et les expériences en matière de technique automobile, d'électronique et de mécanique de précision des experts techniciens qu'il chargera de l'exécution fiable des activités faisant l'objet de l'agrément.

Exigence 5: Les experts techniciens doivent avoir les qualités morales nécessaires pour l'accomplissement des tâches qui leurs sont confiées. En particulier, une personne précédemment condamnée pour avoir commis des délits en relation avec l'étalonnage et la vérification d'installations de tachygraphes doit avoir fait l'objet d'une réhabilitation complète.

Exigence 6: Lesdits experts doivent avoir suivi avec succès un stage d'introduction d'une durée d'au moins trois jours pour les activités couvertes par l'agrément sous a) du paragraphe 5.2 et d'une durée d'au moins deux jours supplémentaires pour chacune des activités couvertes par les agréments sous b), c) et d) du même paragraphe.

Cette (ces) formation(s) doi(ven)t être dispensée(s) par un fabricant de tachygraphes ou par son mandataire en ce qui concerne la construction, la fonction, l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la mise hors service et, le cas échéant, la réparation des tachygraphes.[1] [2]

Exigence 7: Les formations doivent être tenues à jour au moins tous les trois ans par deux jours de formation supplémentaires par cas d'agrément. Les certificats de participation aux stages de mise à jour pour les activités couvertes par les agréments sous c) et d) du paragraphe 5.2 doivent être transmis immédiatement à l'autorité mentionnée sous 5.5.

Le contenu et la qualité des prédits cours de formation peuvent être vérifiés lors des audits externes dont mention au chapitre 9.3. La non conformité du contenu ou de la qualité des cours de formation dispensées selon les règles de l'art en la matière peut être sanctionnée par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément de l'atelier et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier de(s) (l')expert(s) technicien(s).

Exigence 8: Tout atelier agréé doit désigner un responsable de sécurité.

Exigence 9: Tout atelier agréé doit disposer d'un organigramme de son personnel.

5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements

Exigence 10: Le candidat à l'agrément doit avoir à sa libre disposition un atelier fixe permettant l'accès et l'accueil sécurisé de véhicules aux poids et dimensions usuels dans le domaine.

Exigence 11: En outre, l'atelier du candidat à l'agrément doit être équipé au moins des appareils de contrôle, des installations et des équipements suivants, tous à l'état actuel de la technique:

a) fosse, pont élévateur, ou rampe d'une limite de charge suffisante;

b) banc d'essai à rouleaux approprié dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique ou surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique;

c) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer des vitesses et des longueurs de parcours;

d) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur «k») respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w»);

e) installations destinées à prévenir des manipulations abusives: équipement de plombage et marque de scellement[3], feuilles de plombage autodestructibles en cas d'enlèvement, sceaux, etc.

f) installation de remplissage des pneumatiques muni d'un instrument de mesure de la pression étalonné;

g) outils et autres instruments de mesure suivant spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes;

Exigence 12: pour les cas d'agrément sous a) et b) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe analogique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; au minimum, un instrument d'évaluation pour feuilles d'enregistrement avec loupe, un appareil de vérification de l'horloge du tachygraphe et des gabarits de contrôle sont nécessaires;

1 Les certificats de participation au stage d'introduction sont à joindre à la demande (de renouvellement) d'agrément.

2 En principe, l'homologation des experts est limitée à une durée de trois ans; toutefois, elle peut être renouvelée sous condition pour l'expert intéressé de suivre avec succès une formation continue en la matière visée et de demander le renouvellement dans les conditions du paragraphe 5.1.

3 Une marque de scellement sera attribuée à tout détenteur d'un agrément par le ministre des Transports.

Exigence 13: pour les cas d'agrément sous c) et d) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe numérique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; y inclus un équipement approprié permettant en toute sécurité le déchargement, le stockage, la manipulation et la transmission sécurisée au propriétaire des données stockées dans la mémoire du tachygraphe ainsi qu'un coffre-fort de taille suffisante présentant une résistance à l'attaque avec effraction au moins du degré I suivant la norme EN 1143-1, équipé d'une fermeture permettant de retracer les personnes ayant accédé à son intérieur et d'une résistance au feu classifiée au moins S 60 DIS suivant la norme EN 1047-1, ces facultés devant être certifiées par le European Certification Board Security Systems (ECB-S) moyennant des plaquettes fixées à l'intérieur, ou tout autre unité de stockage en lieu sûr répondant au moins aux mêmes critères.

5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément

5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes

Exigence 14: Les interventions sur des tachygraphes sont exclusivement exécutées par des experts techniciens énoncés nominativement dans l'agrément qui mentionne par ailleurs les détails en ce qui concerne le lieu de travail (atelier), l'activité (installation, activation, étalonnage, vérification, réparation, mise hors service) ainsi que les produits visés (marques et types de tachygraphes).

Exigence 15: Toutes les interventions sur des installations de tachygraphe telles que l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service doivent être exécutées suivant les dispositions de la présente annexe.

5.4.2 Maintenance

Exigence 16: Les installations et les équipements dont est question au paragraphe 5.3.3 doivent être maintenus en état réglementaire et leur état technique doit être conforme aux indications de leur constructeur.

En particulier, les équipements dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique doivent fonctionner correctement et dans les tolérances spécifiées. À cette fin, ils doivent être étalonnés suivant les spécifications de leurs fabricants au moins dans les intervalles prescrits par celui-ci et porter un marquage y afférent en cours de validité. Par ailleurs, les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage de ces équipements doivent être archivés pendant une durée de cinq années et tenus à la disposition des auditeurs externes.

5.4.3 Documentation à mettre à disposition

Exigence 17: Afin de servir comme ouvrages de référence aux experts techniciens, la documentation suivante, facilement accessible et dans la version la plus récente, doit être à leur disposition:

- le règlement;
- la présente annexe du règlement;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 6.3 de la présente annexe;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 7 de la présente annexe;
- les procédures de sécurité dont question au chapitre 8 de la présente annexe;
- manuels technique et instructions de travail des fabricants de véhicules et de tachygraphes;
- le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil;
- le règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85;
- le règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CEE) n° 3688/92 de la Commission du 21 décembre 1992 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) n° 2479/95 de la Commission du 25 octobre 1995 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

- le règlement (CE) n° 1056/97 de la Commission du 11 juin 1997 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- la directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 92/24/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 2004/11/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant la directive 92/24/CEE du Conseil relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

5.5 Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément

L'Administration des Douanes et Accises est l'autorité compétente pour la réception des ateliers (fixes ou mobiles) à agréer ainsi que pour réceptionner leurs succursales et leurs installations. À cette fin l'Administration des Douanes et Accises procède à un audit initial selon les dispositions du chapitre 9.3. Elle supervise les détenteurs d'un agrément et les contrôle régulièrement.

5.6 Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile

Exigence 18: Le détenteur d'un agrément peut à tout moment demander auprès du ministre l'extension de son agrément en faveur d'une succursale lui appartenant ou lui subordonnée ainsi que pour un atelier mobile, sous condition toutefois que toute succursale et tout atelier mobile particulier satisfera aux exigences des paragraphes 5.3.1, 5.3.2 et 5.3.3 et qu'une observation rigoureuse des obligations et conditions du paragraphe 5.4 soit garantie.[1]

5.7 Transfert d'un agrément

Le transfert d'un agrément d'un atelier agréé au profit d'un autre atelier n'est pas autorisé. En cas de changement du propriétaire ou suite à des modifications majeures en ce qui concerne l'infrastructure ou les équipements d'un atelier agréé, l'Administration des Douanes et Accises doit en être informée et celle-ci peut vérifier la conformité des nouvelles conditions de fonctionnement aux dispositions de la présente annexe. Un atelier ne peut sous-traiter aucune des interventions pour lesquelles il est agréé.

5.8 Durée de validité de l'agrément

La durée de validité est de trois ans. Elle peut être prolongée pour de nouvelles périodes successives de trois ans sous condition pour l'atelier agréé d'en faire la demande moyennant le formulaire prévu à cette fin en y joignant les preuves de formation continue des experts techniciens. Par ailleurs, le renouvellement de l'agrément dépend du résultat d'un audit de renouvellement suivant les dispositions du chapitre 9.3. que l'Administration des Douanes et Accises est en droit d'exécuter avant tout renouvellement d'un agrément. Cet audit peut être complet ou partiel.

6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes

6.1 Cas de vérifications

Exigence 19: Chacune des manipulations ou circonstances suivantes donne lieu à une vérification:

a) toute installation suivie, le cas échéant, de l'activation d'un tachygraphe;
b) toute vérification et toute réparation d'un tachygraphe;
c) toute inexactitude de l'horloge du tachygraphe supérieure à 20 minutes;
d) toute modification du coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w»);
e) toute modification de la circonférence effective des pneumatiques (valeur «l»), due à un changement des dimensions des pneumatiques;
f) expiration d'un délai de deux ans après la dernière vérification;
g) tout changement du numéro d'immatriculation du véhicule dans le cas d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique.

Au sens de la présente annexe, le cas d'une intervention limitée sur une installation de tachygraphe consiste dans:

h) tout remplacement de plombages ou de scellements de connexions mécaniques ou électriques d'installations de tachygraphes.

6.2 Etendue de la vérification

1 Les ateliers mobiles ne sont pas soumis à l'obligation de la mise à disposition permanente des éléments énumérés au paragraphe 5.3.3, sous condition pour ces éléments de faire l'objet d'un accord contractuel avec le client concerné, garantissant ainsi la libre disponibilité de ces équipements dans les ateliers de celui-ci; en pareils cas, les ateliers clients feront tout comme l'atelier mobile l'objet d'un agrément et d'une surveillance suivant les dispositions du paragraphe 5.5 et seront inclus dans l'agrément administratif.

6.2.1 Vérifications préliminaires

Exigence 20: Toute vérification d'un tachygraphe selon les dispositions des chapitres 6.2.2 à 6.2.4 doit être précédée par les vérifications suivantes et les résultats de ces vérifications doivent être reportés dans le registre dont question au chapitre 9.1:

– présence et état des plombs ou feuilles de plombage obligatoires, fixées lors de vérifications antérieures;
– concordance entre les informations inscrites sur la plaquette d'installation et les données programmées dans le cas d'un tachygraphe numérique;
– présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe.

Exigence 21: En cas de présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe, outre l'enregistrement de cet état de chose dans le registre dont est question au chapitre 9.1, avant la mise en place de nouveaux plombs, l'Administration des douanes et accises en doit être informée par écrit par un responsable de l'atelier qui indique également à cette administration les numéros d'immatriculation et d'identification (numéro de châssis) du véhicule concerné.

6.2.2 Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h))

a) Vérifier la constante du tachygraphe (valeur «k») sur la plaque signalétique.
b) Brancher l'appareil de contrôle décrit au deuxième alinéa sous d) du paragraphe 5.3.3 pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur «k») respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w»).
c) Faire rouler le véhicule dans les conditions suivantes:[1]
   – véhicule non chargé à l'exception du conducteur, en ordre de marche;
   – pneumatiques dans un état réglementaire, remplis à la pression recommandée par le fabricant du véhicule;
   – mouvement rectiligne sur terrain plat à une vitesse approximative de 5 km/h ou sur un banc d'essai à rouleaux à une vitesse de 50 km/h ± 5km/h, le cas échéant ces valeurs peuvent être remplacées par des valeurs recommandées par le constructeur du banc d'essai.

   Il peut être dérogé des conditions d'état normal d'un véhicule, tel que visé par le premier et par le troisième tiret, sous condition que l'(es) erreur(s) induites par cette façon de procéder puissent être compensés en adaptant les valeurs mesurées par voie de calcul (en comparant avec les valeurs et les tableaux de compensation des fabricants de véhicules ou de tachygraphes).
d) Constater le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w»)[1].

   [w] = nombre de rotations ou d'impulsions au connecteur du tachygraphe pour 1 kilomètre parcouru.
e) Ajuster le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») et la constante du tachygraphe (valeur «k») endéans une plage de tolérances de ± 2% de façon que l'appareil puisse, après sa mise en place, respecter les valeurs limites[2]; pour des appareils non électronique, l'ajustement est à réaliser moyennant l'utilisation d'un engrenage tout en vérifiant les valeurs limites précitées.
f) Le cas échéant, vérifier la bonne installation et le bon fonctionnement de l'arbre de transmission.

6.2.3 Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f))

a) Dans le cas d'un tachygraphe analogique, écrire les données du véhicule ainsi que la date sur une feuille d'enregistrement, munir celle-ci du cachet «Feuille d'essai» et positionner la feuille d'enregistrement dans l'unité véhicule du tachygraphe.
b) Vérifier le tachygraphe moyennant un équipement de contrôle étalonné pour surveiller les limites autorisées:[3]
c) Création d'un «diagramme de référence»:
   – viser trois points de référence selon l'indicateur de vitesse (p. ex. 40, 80, 120 km/h pour vitesse maximale de 125 km/h);

1 Le véhicule doit rouler sur une surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique dont le fonctionnement conforme est garanti par un étalonnage périodique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») ou la constante de l'appareil (valeur k) ou sur un banc d'essai à rouleaux approprié dont le fonctionnement conforme est garanti par un étalonnage périodique.

2 Selon le cas, voir l'annexe du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1) ou l'annexe du règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

3 Voir annexe du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et annexe du règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

– établir un diagramme de référence (monter momentanément jusqu'à la vitesse maximale, couper le tachygraphe après environ 60 secondes = descente instantanée de la ligne de référence);
– nouvelle montée jusqu'à vitesse maximale, descendre vitesse par trois paliers d'une durée d'environ 60 secondes chacun;
– contrôler la feuille d'enregistrement moyennant une loupe ou les données enregistrées sur la carte d'atelier ou sur la carte de conducteur moyennant un équipement adapté.

Remarques:

Au cas où le diagramme de référence obtenu suivant la procédure susnommée serait inexploitable, le tachygraphe doit être remis en bon état par le fabricant ou par un atelier mandaté par lui; la vérification de l'appareil selon le présent paragraphe devant être répétée par la suite.

Le diagramme de référence sert comme preuve des enregistrements réglementaires.

Lors de l'opération d'installation d'un tachygraphe, la vérification suivant le présent paragraphe n'est pas obligatoire au cas où celle-ci aurait déjà été effectuée auparavant par le fabricant du tachygraphe ou par un atelier mandaté, sous condition toutefois que cette vérification date de moins d'une année.

6.2.4 Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1, cas a) à h))

a) Mise en place du tachygraphe dans le véhicule et raccordement mécanique et/ou électrique.
b) Contrôle de fonctionnement, soit moyennant un essai sur route soit moyennant un test sur banc d'essai à rouleaux.
c) Lors d'une révision d'un tachygraphe installé selon le paragraphe 6.1, alinéas a) à f), le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») ajusté est vérifié et inscrit sous la rubrique [w] de la plaquette d'installation; au cas de tachygraphes à ajustement électronique de la constante du tachygraphe (valeur «k») au coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w»), la constante «k» est vérifiée et inscrite sous la rubrique [w] de la plaquette d'installation.
d) Tout raccordement mécanique ou électrique démontable doit être protégé contre des interventions abusives (plombages, scellements etc.).[1]
e) Montage ou renouvellement de la plaquette d'installation suivant le paragraphe 6.4.

6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications

Exigence 22: Les opérations définies au chapitre 6.2 doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. La prédite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

6.4 Plaquette d'installation

6.4.1 Premier montage et renouvellement

– Après toute vérification subséquente au montage d'une installation d'un tachygraphe, (selon paragraphe 6.1, cas a)), le véhicule est à pourvoir d'une plaquette d'installation.
– La plaquette d'installation est à remplacer par une nouvelle plaquette suite à toute autre vérification (selon paragraphe 6.1, cas b) à e)), une vérification dans les conditions du point f) du paragraphe 6.1 n'entraînant pas un tel remplacement sous condition qu'aucune autre intervention n'ait été effectuée.
– La plaquette d'installation fait office de certificat pour l'exécution conforme de l'installation ou de la vérification d'un tachygraphe.

6.4.2 Données sur la plaquette d'installation

Les données suivantes doivent figurer sur la plaquette d'installation:

– nom et adresse ou logo de l'atelier ou de l'organisme responsable pour la mise en place de la plaquette d'installation;
– date de la vérification;
– numéro d'immatriculation ou au moins les 8 derniers caractères alphanumériques du numéro d'identification du véhicule (VIN);
– coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») ajusté respectivement constante de l'appareil de contrôle (valeur «k») ajustée sous la forme «[W] = ... U/km» ou «[W] = ... Imp/km»;
– Circonférence effective des pneumatiques sous la forme «l = mm».

1 Voir annexe du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et annexe du règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

6.4.3 Endroit de fixation et plombage

– la plaquette d'installation est à fixer à un endroit bien visible de la cabine de conducteur, de préférence sur le tachygraphe ou le tachymètre;
– la plaquette d'installation est à plomber; l'utilisation d'une feuille de plombage est autorisée.

6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique

Préalablement à toute mise hors service d'un tachygraphe numérique, les données enregistrées dans la mémoire de l'appareil doivent être déchargées en accord avec les dispositions du chapitre 7.1. L'appareil mis hors service doit être retourné soit au propriétaire du véhicule pour une utilisation ultérieure, soit au fabricant de l'appareil ou son mandataire pour une réparation, pour des raisons de garantie ou de mise à la ferraille.

7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique

Les exigences du présent chapitre sont applicables pour les ateliers agréés selon le cas c) et d) du chapitre 5.2.

Exigence 23: Les opérations définies au présent chapitre doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. Ladite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

7.1 Déchargement des données

Exigence 24: Toute mise hors service d'un tachygraphe numérique doit être précédée par un déchargement des données stockées dans la mémoire de celui-ci depuis le dernier déchargement identifiable effectué moyennant une carte d'entreprise. L'atelier agréé doit informer par écrit le détenteur de cette carte du déchargement et tenir à la disposition de celui-ci les données pour une durée d'au moins une année.

Les ateliers agréés sont autorisés à procéder à des déchargements de données au-delà des circonstances dans lesquelles un déchargement est obligatoire (p.ex. en sous-traitance de stockage des données pour des entreprises de transports). Ces déchargements peuvent concerner une partie ou l'intégralité de la mémoire de l'unité véhicule. En pareil cas, toutes les dispositions du présent cahier des charges quant à la sécurité, la traçabilité et les audits sont applicables.

7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées

Exigence 25: Les données déchargées sont à transmettre à l'entreprise de transport appropriée uniquement sur demande écrite de celle-ci. L'entreprise de transport appropriée est celle qui détient la carte d'entreprise avec laquelle l'accès à ces données a été verrouillé. La transmission des données à une troisième partie est uniquement autorisée suite à une autorisation écrite de la prédite entreprise de transport.

Des données plus anciennes peuvent également être restituées aux entreprises de transports appropriées à condition pour celles-ci de les demander par écrit et à condition que ces entreprises soient identifiables comme propriétaires de ces données moyennant leurs cartes d'entreprise.

Exigence 26: L'atelier agréé prend toutes les mesures nécessaires pour assurer la transmission des données déchargées uniquement aux personnes ou aux organisations autorisées.

Exigence 27: L'atelier agréé transmet à l'entreprise de transport appropriée, ensemble avec les données déchargées, un «Certificat de déchargement et de transmission de données» suivant le modèle qui suit, dûment rempli et signé par les personnes compétentes.

Certificat sur l'impossibilité*) de déchargement et de transmission de données	
Numéro du certificat:	
Informations sur le véhicule et l'entreprise de transports:	**Informations sur l'atelier agréé:**
Véhicule:	Nom:
Numéro d'immatriculation:	Adresse:
Numéro de châssis:	Numéro d'agrément:
Fabricant:	Nom de l'expert technicien:
Modèle:	
Entreprise/Organisme de transport:	Numéro de carte d'atelier:
Nom:	
Adresse:	
Numéro de carte d'entreprise:	

Informations sur l'unité véhicule:	**Informations sur le téléchargement**	
Fabricant:	Affich. des données à l'écran possible?	Oui/Non*)
Modèle:	Impression des données possible?	Oui/Non*)
Numéro de série:	Déchargement de données possible?	Oui/Non*)
Année de fabrication:	Si oui, toutes les données?	Oui/Non*)
Numéro d'homologation:	Si non, pourquoi?	
	Date de déchargement:	
	Date de transmission au demandeur:	
	Moyen de transmission:	

Déclaration:

Le présent document atteste que la société ou l'organisme de transport identifié ci-dessus a déposé une demande écrite pour le déchargement et la transmission des données enregistrées dans l'unité véhicule identifié ci-dessus.

Les données sollicitées ont été déchargées et transmises au demandeur conformément aux dispositions légales en la matière.*)

Pour des raisons liées à un dysfonctionnement technique, il n'est pas possible de décharger et de transmettre les données sollicitées au demandeur.*)

Nom, prénom et signature de l'expert technicien: Nom, prénom et signature du responsable de l'atelier:

*) = biffer ce qui ne convient pas

Exigence 28: Lors de chaque déchargement de données, l'atelier agréé établit une liste de toutes les opérations de verrouillage et de déverrouillage depuis le dernier déchargement de données des entreprises de transport ayant opéré le véhicule. Cette liste inclut le nom des entreprises de transports, leurs adresses et les numéros des cartes d'entreprise.

Exigence 29: Le transfert des données déchargées vers l'entreprise de transport appropriée doit se faire moyennant une des méthodes suivantes:

- remise au conducteur du véhicule ou à un autre messager d'un disque CD/DVD ou d'un autre support informatique contenant les données encryptées;
- envoi des données encryptées par courrier électronique ou par d'autres moyens basés sur la technologie de l'internet;
- envoi d'un disque CD/DVD ou autre support informatique contenant les données encryptées par lettre recommandée contre accusé de réception.

7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées

Exigence 30: Le déchargement et le stockage des données ne doit en rien affecter les mécanismes de sécurité qui protègent leur intégrité et leur authenticité. Par ailleurs, les signatures/certificats numériques associés aux données doivent faire partie intégrante des sauvegardes qui doivent être effectuées en conformité à la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Exigence 31: L'atelier agréé doit tenir les données déchargées à disposition des agents et fonctionnaires des organismes de contrôle compétents. (voir chapitre 9.3)

7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique

Exigence 32: Afin de préserver l'intégrité et l'authenticité des données déchargées (voir chapitre 7.3) seuls des équipements intelligents dédiés (IDE) à des moyens de sauvegarde externes appropriés ou approuvés sont autorisés. Ces équipements doivent être protégés contre une utilisation non autorisée moyennant des mécanismes d'identification personnelles (p. ex.: code secret personnel). Il en est de même pour chaque ordinateur par l'intermédiaire duquel, l'accès aux données des tachygraphes est possible. La transmission électronique des données doit se faire moyennant des

envois sécurisés (SSL, SMIME, ...). Les équipements sus mentionnés doivent être équipés de lecteurs de carte.

7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données

Exigence 33: Au cas où le dysfonctionnement d'un tachygraphe numérique ne permettrait pas le déchargement complet des données enregistrées, le «Certificat de déchargement et de transmission de données» dont question au chapitre 7.2 est à remplir comme «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données».

Au cas où le dysfonctionnement sus mentionné ne permettrait aucun déchargement, le «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données» est à transmettre au dernier utilisateur du véhicule.

Au cas où la dernière entreprise ayant opéré le véhicule peut être identifiée mais les données ne peuvent être déchargées que partiellement, le «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données» est à transmettre à cette entreprise et les données déchargées sont à stocker suivant les dispositions du chapitre 7.3.

Au cas où l'utilisation future de l'unité véhicule serait exclue, les dispositions du chapitre 7.2 sont applicables et un éventuel «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données» est à transmettre à l'entreprise qui détient l'appareil.

8 Sécurité des ateliers

Le responsable pour la sécurité de l'atelier est en charge du respect de toutes les exigences du présent chapitre.

Exigence 34: À cette fin, il est responsable pour la rédaction et la mise à jour de procédures écrites y afférentes. Par ailleurs, il doit s'assurer que ces procédures et leurs mises à jour sont diffusées aux experts techniciens et que leur contenu est compris par ceux-ci.

Exigence 35: L'atelier agréé doit disposer d'une zone de sécurité non accessible au public. Cette zone doit être marquée bien visiblement.

Exigence 36: L'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3 et les tachygraphes numériques en attente d'installation sur des véhicules doivent se trouver dans la zone de sécurité.

8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation

Exigence 37: Les plombs, les marques de scellements, les poinçons pour les réaliser, les feuilles de plombage, les plaquettes d'installation et les moyens à les réaliser doivent être stockés dans l'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3.

8.2 Les cartes d'atelier

Tout atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2 doit garantir le respect des dispositions qui suivent:

8.2.1 Responsabilités des experts techniciens

Exigence 38: Tout expert technicien détenteur d'une carte d'atelier doit s'engager par écrit à:

- ne jamais mettre sa carte à la disposition d'une autre personne;
- ne jamais communiquer le code d'identification personnel de sa carte[1];
- décharger régulièrement la mémoire de sa carte avant que des données stockées ne soient perdues;
- signaler immédiatement toute perte, tout vol ou tout dysfonctionnement de sa carte au responsable de sécurité;
- remettre en temps utile au responsable de sécurité toute carte venant à échéance ou présentant une défectuosité en vue du renouvellement ou du remplacement;
- remettre au responsable de sécurité sa carte au cas où il met fin à sa relation de travail avec l'atelier agréé;
- informer sans délai le responsable de sécurité en cas de soupçon d'une utilisation illicite de sa carte d'atelier et de son code d'utilisation personnel;
- confier sa carte d'atelier au responsable de sécurité à la fin de chaque période journalière de travail.

Des dérogations à cette dernière disposition sont autorisées si d'autres conditions de sécurité équivalentes sont prévues.

Un expert technicien est tenu responsable de toutes les activités exercées par l'intermédiaire de sa carte d'atelier; cette dernière disposition est également valable pour des actions effectuées par un apprenti en formation sous sa surveillance.

1 Une carte d'atelier est invalidée de façon définitive par une quintuple entrée consécutive erronée du code d'identification personnel et doit être remplacée par la SNCT.

8.2.2 Responsabilités de l'atelier

Exigence 39: L'atelier agréé demande l'obtention d'une carte d'atelier pour chaque expert technicien.

Exigence 40: Toute carte d'atelier en cours de validité doit être mise à la disposition des agents de l'Administration des Douanes et Accises sur leur demande lors des audits dont est fait mention au chapitre 9.3.

Exigence 41: Toute carte d'atelier hors d'utilisation doit être stockée dans l'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3 et aucune carte ne doit quitter les locaux de l'atelier agréé sauf pour des essais du tachygraphe sur route.

Exigence 42: L'atelier agréé s'assure qu'aucun expert technicien n'utilise la carte d'atelier émise au nom d'un autre expert technicien.

Exigence 43: L'atelier agréé supporte les experts techniciens dans leurs efforts à garder leur code d'identification personnel au secret.

Exigence 44: L'atelier veille que les données relatives aux interventions effectuées moyennant les cartes d'atelier sont déchargées de la mémoire des cartes avant que des données y stockées soient perdues.

Exigence 45: L'atelier agréé possède et tient à jour des procédures écrites concernant l'accès, l'organisation et les responsabilités liés à l'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3 et à la zone de sécurité et en informe son personnel.

Exigence 46: Le responsable pour la sécurité de l'atelier doit récupérer les cartes d'atelier venant à échéance ou présentant une défectuosité qu'il restitue à la SNCT en tant qu'organisme responsable pour l'émission des cartes de tachygraphe en vue de leur renouvellement ou leur remplacement. Il en est de même pour les cartes d'atelier des experts techniciens ayant quitté l'atelier agréé. Le responsable de sécurité informe immédiatement la SNCT de chaque carte d'atelier perdue ou volée. L'atelier agréé peut être tenu responsable des conséquences d'éventuelles interventions frauduleuses effectuées entre la perte ou le vol de la carte et le moment de la déclaration de ce vol ou de cette perte à la SNCT.

8.3 Les données

Exigence 47: Les équipements permettant l'accès aux données déchargées et stockées suivant les dispositions du chapitre 7.3 doivent se trouver dans la zone de sécurité.

Exigence 48: Un relevé tenu à jour énonçant le personnel de l'atelier agréé ayant accès aux données déchargées et sauvegardées doit exister.

9 Traçabilité, audits internes et externes

9.1 Traçabilité

Exigence 49: Un registre permettant le retraçage chronologique de chaque opération de vérification, d'étalonnage, de réparation et de mise hors service des tachygraphes est à tenir à jour et à soumettre aux agents de l'Administration des Douanes et Accises à la demande de ceux-ci.

Exigence 50: Ledit registre doit, pour chaque intervention, inclure les informations suivantes:

- genre de l'intervention (installation, étalonnage, vérification, réparation ou mise hors service);
- date et résultat de l'intervention;
- numéros d'immatriculation (VRN) et d'identification (VIN) du véhicule;
- fabricant du véhicule;
- propriétaire ou détenteur du véhicule;
- date de la dernière vérification de l'installation du tachygraphe;
- coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») respectivement constante du tachygraphe (valeur «k») du véhicule;
- circonférence effective des pneumatiques du véhicule;
- indications permettant l'identification sans équivoque du tachygraphe (fabricant, marque, numéro de série, etc.);
- nom(s) du ou des expert(s)-technicien(s) ayant procédé à l'intervention.

9.2 Audits internes

Exigence 51: La direction de l'atelier agréé procède ou fait procéder par un organisme externe au moins annuellement à des audits des enregistrements du registre dont question au chapitre 9.1 afin de vérifier l'exactitude de celui-ci. Par ailleurs, dans le cas d'un atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2, lors de cet audit, la conformité de la sauvegarde et de la sauvegarde de sécurité des données déchargées est vérifiée. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

Exigence 52: La direction de l'atelier agréé procède régulièrement à des audits de la qualité des interventions effectuées par l'atelier. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

9.3 Audits externes

En vue de l'exécution des tâches qui lui incombent suivant les dispositions des chapitres 5.5 et 5.8, l'Administration des Douanes et Accises procède à des audits auprès des ateliers agréés.

Exigence 53: Pour l'exécution de ces audits, l'accès pendant les horaires de travail au terrain, à l'atelier, ainsi qu'aux bancs d'essai et aux localités de bureaux y inclus la zone de sécurité est à accorder aux agents de l'Administration des Douanes et Accises et à ses experts.

Exigence 54: Lors de ces audits, l'Administration des Douanes et Accises et ses experts sont en droit de se faire produire et d'enregistrer notamment les données suivantes:

- nom(s) et prénom(s) des dirigeants et du responsable de sécurité de l'atelier;
- marques et types des installations, outils et équipements agréés;
- enregistrements des opérations d'étalonnage et de maintenance tel que spécifiées au chapitre 5.4.2;
- nom(s) et prénom(s) des experts techniciens de l'atelier;
- détails de la formation de base et de la formation professionnelle continue des experts techniciens;
- le cas échéant, détails des cartes d'atelier émises au nom de l'atelier et des experts techniciens autorisés à utiliser ces cartes;
- le registre dont est fait mention au chapitre 9.1;
- le résultat des audits internes dont est fait mention au chapitre 9.2.

10 Dispositions générales

10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données

Exigence 55: Les enregistrements ainsi que les données et sauvegardes de données suivantes doivent être stockés dans l'armoire anti-effraction et anti-incendie dont mention au chapitre 5.3.3 pour les durées suivantes:

- les données déchargées en vertu des dispositions du chapitre 7.1 ainsi qu'une copie de sauvegarde de ces données pour la durée d'une année;
- les notifications écrites aux entreprises dont mention au chapitre 7.1 pour la durée d'une année;
- les autorisations de transmission de données à des tierces parties dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- une copie de chaque «Certificat de déchargement et de transmission de données» et de chaque «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données» délivré ainsi que les détails de la carte d'entreprise de l'entreprise à laquelle les données ont été transmises pour la durée de deux années;
- les listes témoignant des opérations de verrouillage et de déverrouillage dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- date, méthode et preuve de transmission (p.ex.: accusé de réception postale ou du messager ou reçu par courrier électronique) des données déchargées et transmises pour la durée d'une année.
- les données déchargées des cartes d'atelier relatives aux interventions effectuées pour une durée de trois ans;
- le relevé dont mention au chapitre 8.3 pour une durée de cinq ans;
- le registre dont mention au chapitre 9.1 pour une durée de cinq ans;
- les résultats des audits dont mention au chapitre 9.2 pour une durée de cinq ans;
- les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage des équipements dont mention au chapitre 5.4.2 pour une durée de cinq ans;
- les avis des fabricants de tachygraphes et de véhicules dont mention au chapitre 10.5 pour une durée de dix ans.

Lesdits enregistrements et données doivent être tenus à la disposition des auditeurs externes.

10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère

Exigence 56: Au Luxembourg, les interventions effectuées dans le cadre des cas d'agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doivent être effectuées moyennant des cartes d'atelier émises par la SNCT. Aucune intervention effectuée moyennant une carte d'atelier émise par une autorité étrangère est autorisée.

10.3 Documents affichés

Exigence 57: Tout atelier agréé doit afficher les documents ou une copie des documents tenus à jour suivants:

- l'agrément émis par le ministre y inclus les noms des experts techniciens;
- l'organigramme dont est fait mention au chapitre 5.3.2;
- certificats ou autorisations émanant du demandeur d'agrément, témoignant des liens de celui-ci avec l'atelier agréé;
- tout autre document éventuel attestant la certification ou l'accréditation de l'atelier agréé suivant une norme d'assurance qualité (p.ex.: ISO 9000ff, ISO 17020, etc.).

Le tableau d'affichage doit se trouver à un endroit protégé contre les intempéries et des encrassements de façon bien visible pour des visiteurs intéressés. En outre, il doit de par sa conception prévenir l'enlèvement non autorisé des documents ou copies des documents affichés.

10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers

Exigence 58: Sans préjudice des dispositions qui précèdent, tout atelier agréé pour le cas d'agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doit être en mesure d'effectuer sur tout type et tout modèle de tachygraphe numérique, indépendamment du fabricant de l'appareil, les interventions et opérations suivantes:

– installation, activation, étalonnage, vérification et mise hors service;
– mise en place d'une plaquette d'installation;
– plombage;
– déchargement et manipulation sécurisée des données enregistrées dans la mémoire de l'appareil;
– l'émission soit d'un «Certificat de déchargement et de transmission de données» soit d'un «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données».

10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique

Dans le cas de l'installation d'un tachygraphe numérique sur un véhicule précédemment équipé d'un tachygraphe analogique, l'atelier agréé est responsable du bon fonctionnement de toutes les fonctionnalités du véhicule pouvant être affectées par ce remplacement.

Exigence 59: En particulier l'atelier agréé doit documenter la compatibilité technique entre le nouveau tachygraphe et le véhicule en question moyennant les avis écrits qu'il doit solliciter aussi bien auprès du fabricant du tachygraphe qu'auprès du fabricant du véhicule.

10.6 Infractions

Des infractions contre les dispositions légales et réglementaires de la présente annexe peuvent être sanctionnées par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément de l'atelier comportant la confiscation des marques de scellement et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier.

Entre autres, un ou plusieurs des faits suivants constatés sont considérés comme constituant une infraction aux règles précitées:

– défaillance(s) par rapport aux critères de l'agrément;
– qualité du travail effectué par l'atelier en dessous d'un niveau acceptable pendant une période prolongée;
– défaillances ou activités criminelles mettant en péril l'intégrité du système d'enregistrements des temps de conduite et de repos des conducteurs;
– déclarations erronées ou enregistrements falsifiés dans le but d'obtenir ou de maintenir l'agrément de l'atelier;
– tentatives visant à compromettre les éléments de sécurité des tachygraphes numériques.

———

ANNEXE II

M. Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
A	**Equipage:**				
01	Non-respect de l'âge minimal des receveurs – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 5.1.* – *AETR: art. 5*				250
B	**Durées de conduite:**				
01	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h -9h<...<10h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*				145
02	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h - 10h<...<11h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*				250
04	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 10h<...<11h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*				145
05	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 11h<….<12h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1.* – *AETR: art. 6.1.*				250
07	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire -56h<…<60h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2.* – *AETR: art. 6.1.*				145
08	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire -60h<…<70h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2.* – *AETR: art. 6.1.*				250
10	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 90h<….<100h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3.* – *AETR: art. 6.2.*				145
11	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 100h<...<112h30 – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3.* – *AETR: art. 6.2.*				250

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
C	**Pauses:**				
01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue -4h30<...<5h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7.* – *AETR: art. 7.*				145
02	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue -5h<...<6h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7.* – *AETR: art. 7.*				250
D	**Temps de repos:**				
01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée - 10h<...<11h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*				145
02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée - 8h30<...<10h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*				250
04	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - 8h<...<9h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*				145
05	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - 7h<...<8h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.* – *AETR: art. 8.1.*				250
07	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h -3h+(8h<...<9h) – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.*				145
07a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - 7h<...<8h – *AETR: art. 8.1*				145
08	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h - 3h+(7h<...<8h) – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.*				250
08a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - 6h<….<7h – *AETR: art. 8.1*				250
10	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - 8h<...<9h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5.*				145
10a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - 7h<….<8h – *AETR: art. 8.2*				145
11	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - 7h<….<8h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5.*				250

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
11a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - 6h<….<7h – *AETR: art. 8.2*				250
13	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h -22h<...<24h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.*				145
13a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) - 33h<….<36h – *AETR: art. 8.3.*				145
13b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - 22h<...<24h – *AETR: art. 8.3.*				145
14	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h - 20h<…<22h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.*				250
14a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) - 30h<….<33h – *AETR: art. 8.3.*				250
14b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - 20h<….<22h – *AETR: art. 8.3.*				250
16	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - 42h<….<45h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.* – *AETR: art. 8.3.*				145
17	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - 36h<….<42h – *Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.* – *AETR: art. 8.3.*				250

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
G	**Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement:**				
03	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1.* – *AETR: art. 11.1. de l'annexe*				250
04	Modèle non homologué de feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1.* – *AETR: art. 11.1. de l'annexe*				250

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
05	Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1.* – *AETR: art. 11.1. de l'annexe*				145
11	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1.* – *AETR: art. 12.1. de l'annexe*				145
13	Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1.* – *AETR: art. 12.1. de l'annexe*				250
16	Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur sans effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*				145
17	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*				145
19a	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, sans effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2.* – *AETR: art. 12.2. de l'annexe*				145
21	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3.* – *AETR: art. 12.3. de l'annexe*				250
22a	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, sans effet sur les données enregistrées – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3.* – *AETR: art. 12.3. de l'annexe*				145
H	**Indications à saisir:**				
03	Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				250
04	Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				145
05	Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				250

Référ.	*Nature de l'infraction* *Base juridique*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
06	Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				250
07	Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				250
08	Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5.* – *AETR: art. 12.5. de l'annexe*				145
09	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5bis.* – *AETR: art. 12.5bis. de l'annexe*				145
K	**Panne**				
02	Pas réparée en cours de route – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.1.* – *AETR: art. 13.1. de l'annexe*				250
L	**Saisie manuelle sur les sorties imprimées:**				
03	Pas de signature sur la feuille provisoire – *Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.2.* – *AETR: art. 13.2. de l'annexe*				250

ANNEXE III

N. Règlement grand-ducal modifié du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*			
		I	II	III	IV
6					
-01	Défaut d'avoir une copie conforme de la licence communautaire valable à bord du véhicule				250
-02	Défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg				250
-03	Présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues				250
-04	Défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable				250

Règlement grand-ducal du 18 novembre 2011 concernant les critères techniques et les conditions d'homologation des appareils servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme des usagers de la route ainsi que les modalités d'application des vérifications prévues pour déterminer l'état alcoolique, la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses des usagers de la route et modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.[1]

(Mém. A - 246 du 1er décembre 2011, p. 4164)

Chapitre Ier.- Les critères techniques et les conditions d'homologation et de contrôle des appareils servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme des usagers de la route

Section 1. – L'appareil servant à l'examen sommaire de l'haleine

Art. 1er.

1. L'appareil qui est utilisé pour effectuer l'examen sommaire de l'haleine prévu à l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est l'éthylotest.

2. L'éthylotest se présente sous la forme d'un appareil permettant l'analyse électrochimique de l'haleine.

3. Sont reconnus pour pouvoir servir à l'examen sommaire de l'haleine les types d'éthylotest homologués par un Etat membre de l'Union européenne.

L'appareil qui est destiné à être utilisé pour l'examen sommaire de l'haleine et qui correspond aux types précités fait l'objet d'un contrôle de conformité avant sa mise en service. Ce contrôle est répété à la demande des autorités judiciaires ou de la police grand-ducale chaque fois qu'un ou plusieurs des composants d'un appareil en service sont modifiés ou remplacés ou qu'une anomalie de fonctionnement est constatée.

Les contrôles sont effectués par la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH), aux frais du fabricant ou de son mandataire. Les contrôles concluants sont sanctionnés par un certificat de conformité, à délivrer par la SNCH.

La SNCH dresse et tient à jour, pour compte du ministre ayant les transports dans ses attributions, le relevé des marques et types d'éthylotest qui sont reconnus pour servir aux fins indiquées.

L'homologation d'un type d'éthylotest peut être retirée toutes les fois que des irrégularités sont constatées par rapport aux données ayant servi pour sa délivrance, et notamment lorsque les contrôles ne permettent pas la mise en service ou le maintien en service des types d'éthylotest.

Section 2. – L'appareil servant à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré

Art. 2.

1. L'examen de l'air expiré prévu par l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée se fait par un éthylomètre permettant de déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré.

2. L'éthylomètre est un instrument qui mesure la concentration d'alcool par analyse de l'air alvéolaire expiré et qui peut mesurer, outre la concentration d'alcool éthylique, la concentration d'autres alcools notamment d'alcool méthylique ou d'alcool isopropylique.

3. Les indications de l'éthylomètre sont exprimées en milligrammes d'alcool par litre d'air et la valeur de l'échelon d'indication de l'instrument doit être égale à 0,01 mg/l.

4. Pour chaque analyse l'appareil fournit par écrit le résultat de l'analyse, la date et l'heure de l'analyse ainsi qu'un numéro d'ordre courant distinct pour chaque appareil.

5. a) L'éthylomètre doit faire l'objet d'une homologation par la SNCH.

b) Lorsque l'instrument est destiné à être connecté à des éléments périphériques, les interfaces de liaison doivent être vérifiées, et les éventuels dispositifs indicateurs associés à ces éléments périphériques ainsi que les documents imprimés délivrés pour ces éléments doivent porter la mention: «Seule l'indication lue sur l'éthylomètre fait foi».

c) Les éléments dont le démontage ou le réglage ne peuvent être laissés à la disposition du détenteur doivent être protégés, par exemple à l'aide de dispositifs de scellement destinés à recevoir une marque de vérification ou la marque d'identification du fabricant ou de son mandataire, d'un réparateur ou de l'autorité d'homologation. Les commandes permettant la mise en œuvre de dispositifs nécessaires au contrôle des éthylomètres doivent être extérieures aux

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

parties de l'éthylomètre ainsi protégées. L'accès à ces commandes doit être rendu malaisé ou la mise en œuvre de ces dispositifs doit rendre peu pratique l'utilisation normale de l'instrument.

6. La SNCH procède à l'homologation des types d'éthylomètre sur base du cahier des charges dont question à l'article 3. Elle peut, en cas de besoin, avoir recours à des organismes spécialisés pour procéder ou faire procéder aux essais et constatations requis en vue de l'homologation des éthylomètres. Les frais d'homologation sont à charge du fabricant de l'appareil ou de son mandataire.

L'homologation d'un type d'éthylomètre est subordonnée à l'exécution ou à la certification d'essais consistant à mesurer la concentration d'alcool éthylique sans que les tolérances d'erreurs maximales, en plus ou en moins, fixées par le cahier des charges, ne soient dépassées.

7. Après exécution des vérifications et essais jugés nécessaires pour établir la conformité d'un type d'éthylomètre aux dispositions spécifiées aux paragraphes 2 à 5, la SNCH attribue au type d'appareil présenté un numéro d'homologation et délivre au fabricant ou à son mandataire un certificat de réception nationale.

8. L'homologation d'un éthylomètre peut être retirée toutes les fois que des irrégularités sont constatées par rapport aux données ayant servi pour sa délivrance, et notamment lorsque les contrôles initiaux et les vérifications périodiques ne permettent pas la mise en service ou le maintien en service des éthylomètres en question.

Section 3. – Le cahier des charges pour la mise en service des éthylomètres

Art. 3.

1. La demande d'homologation d'un type d'éthylomètre doit être adressée à la SNCH; elle doit être accompagnée des pièces énumérées ci-après:

– une description détaillée de l'appareil comportant tous les dessins et photographies utiles;
– un exposé technique complet du mode de fonctionnement, des opérations d'entretien et des procédures de calibrage et de vérification;
– un manuel d'utilisation destiné à être remis aux utilisateurs;
– un spécimen de carnet métrologique fourni à l'utilisateur par le fabricant ensemble avec chaque instrument;
– un certificat établi par l'autorité compétente d'un des Etats membres de l'Union européenne ou par un laboratoire reconnu par une telle autorité et attestant la conformité du type d'appareil à la norme nationale appliquée dans ce pays.

La demande d'homologation doit en outre être accompagnée d'un spécimen du type d'appareil à homologuer ainsi que des moyens nécessaires pour procéder au calibrage et aux épreuves de vérification de la conformité.

La SNCH peut demander la fourniture de toute autre pièce ou document qu'elle juge utile pour procéder à l'homologation.

2. La mise ou la remise en service d'un éthylomètre neuf, modifié ou réparé, comporte en outre l'obligation de soumettre chaque appareil individuellement à un contrôle à effectuer par la SNCH en vue d'établir sa conformité au modèle homologué.

Ce contrôle comprend un examen de la conformité au modèle approuvé. Cet examen ainsi que la liste des essais éventuels doivent être documentés dans le carnet métrologique.

L'éthylomètre doit être muni d'une plaque signalétique qui porte

– la marque d'identification du fabricant ou de son mandataire;
– le numéro et la date de l'homologation du modèle.

Il doit être accompagné d'un carnet métrologique où doivent être reportés toutes les indications relatives à l'identification de l'instrument, les opérations de contrôle exercées, les résultats de ces contrôles et la nature d'éventuelles réparations subies par l'instrument. La SNCH est seule autorisée à faire des inscriptions dans le carnet métrologique.

3. Les éthylomètres sont en outre soumis à des vérifications périodiques qui ont lieu à la diligence et aux frais du détenteur de l'instrument; celles-ci sont effectuées aux moins tous les douze mois par la SNCH.

Ces vérifications périodiques comprennent les opérations suivantes:

– vérifier que l'instrument présenté est conforme à la réglementation en vigueur ainsi qu'aux inscriptions contenues dans le carnet métrologique;
– consigner les résultats de l'examen et des essais éventuels dans le carnet métrologique;
– apposer sur les éthylomètres qui satisfont aux essais la vignette prévue au paragraphe 4 et, dans le cas contraire, signaler au détenteur les anomalies constatées.

4. Le contrôle précédant l'homologation et la vérification périodique est sanctionné par l'apposition d'une vignette portant l'inscription indélébile de la date avant laquelle la prochaine vérification périodique doit être effectuée.

La vignette porte la mention: «prochaine vérification avant le ...», la date indiquée étant postérieure d'un an à la date de la dernière vérification. Cette vignette doit être adhésive et son retrait doit entraîner sa destruction. La décision d'homologation précise l'emplacement de la vignette.

La vignette est de couleur verte et a la forme d'un carré de 5 centimètres de côté. Les caractères constituant la date doivent avoir une hauteur au moins égale à 5 millimètres.

5. La SNCH dresse et tient à jour, pour compte du ministre ayant les transports dans ses attributions, le relevé des types d'éthylomètres homologués.

Section 4. – Les appareils servant à déterminer la présence dans l'organisme de stupéfiants

Art. 4.

Les appareils qui sont utilisés pour déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont le test de la sueur et le test de la salive.

Sont reconnus pour pouvoir servir à l'examen de la sueur ou de la salive, les types de tests qui sont accompagnés:

– d'une description détaillée de l'appareil comportant tous les dessins et photographies utiles;
– d'un exposé technique complet du mode de fonctionnement;
– d'un manuel d'utilisation;
– d'un certificat établi par l'autorité compétente d'un des Etats membres de l'Union européenne ou par un laboratoire reconnu par une telle autorité et attestant la conformité du type d'appareil à la norme nationale appliquée dans ce pays.

La reconnaissance des types de tests est faite par la SNCH sur base des éléments précités.

La SNCH dresse et tient à jour, pour compte du ministre ayant les transports dans ses attributions, le relevé des types de test reconnus.

Chapitre II.- Les modalités d'application des vérifications prévues pour déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses des usagers de la route

Section 1. – L'examen sommaire de l'haleine

Art. 5.

L'examen sommaire de l'haleine se fait par l'éthylotest.

Art. 6.

L'utilisation de l'éthylotest doit se faire conformément aux dispositions prévues dans le manuel d'utilisation ayant servi de base pour l'homologation de cet appareil.

Section 2. – Les modalités de la batterie de tests standardisés

Art. 7.

La batterie de tests standardisés a pour objet la constatation de signes extérieurs confirmant à l'égard d'une personne déterminée la présomption d'influence par une ou plusieurs des substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

La batterie de tests standardisés consiste dans l'exécution par la police grand-ducale, par des moyens appropriés, des vérifications prévues par le formulaire annexé au présent règlement grand-ducal. Ce formulaire dûment rempli est à joindre par la police grand-ducale au procès-verbal.

Section 3. – Les modalités de la prise de sang

Art. 8.

1. La prise de sang prévue à l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ne peut être effectuée que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg ou, dans un centre hospitalier et sous la responsabilité d'un médecin, par un infirmier, un laborantin ou un assistant technique médical de laboratoire, autorisé à exercer sa profession au Grand-Duché de Luxembourg.

2. Les instruments servant à la prise de sang doivent être exempts de toute trace d'alcool ou d'une des substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Le nettoyage de la peau doit se faire à l'eau distillée ou à l'aide d'un désinfectant qui n'a pas d'incidence sur le taux d'alcool dans le sang. Le récipient destiné au transport du sang doit être rempli aussi complètement que possible.

3. La personne qui a procédé à la prise de sang en dresse procès-verbal conformément aux exigences de l'article 9.

4. Tous les instruments destinés à la prise de sang ainsi que l'imprimé servant à l'établissement du procès-verbal sont remis à la personne ci-avant désignée par les membres de la police grand-ducale.

5. La personne qui a procédé à la prise de sang remet, ensemble avec le procès-verbal sous enveloppe fermée, le récipient contenant le sang, après l'avoir muni d'une étiquette renseignant avec précision de l'identité de la personne sur laquelle la prise de sang a été effectuée, aux fonctionnaires précités qui le font parvenir sans retard au Laboratoire National de Santé aux fins de déterminer le taux d'alcool dans le sang ou la présence de stupéfiants dans l'organisme.

Cette analyse se fait pour la détermination du taux d'alcool d'après deux méthodes différentes dont une au moins est spécifique pour l'alcool éthylique.

Pour la détermination de la présence de stupéfiants dans l'organisme, l'analyse du sang est positive dès qu'une ou plusieurs des substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, y ont été décelées dans des quantités supérieures ou égales aux seuils maxima correspondants y spécifiés.

6. La personne qui a procédé à l'analyse du sang transmet le résultat de l'analyse sous enveloppe fermée au procureur d'Etat.

Art. 9.

Le procès-verbal de la prise de sang porte les indications suivantes:

A. 1) Nom, prénoms, qualité et domicile de la personne procédant à la prise de sang;
   2) Nom, prénoms, domicile du médecin sous la responsabilité duquel la prise de sang est effectuée, lorsque la prise de sang est effectuée par une personne autre qu'un médecin;
   3) Nom, prénoms, domicile et date de naissance de la personne examinée;
   4) Date et heure de l'événement qui a provoqué la prise de sang;
   5) Date et heure précise de la prise de sang;
   6) Lieu de la prise de sang.

B. But de la prise de sang
   1) La prise de sang a été ordonnée pour déterminer le taux d'alcool;
   2) La prise de sang a été ordonnée pour déterminer le taux d'une ou de plusieurs substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

C. Déclaration de la personne examinée en cas d'accident:
   1) Désignation et quantité des boissons alcooliques ingérées éventuellement après l'accident;
   2) Désignation et quantité de stupéfiants consommés éventuellement après l'accident;
   3) Heure d'ingestion de ces boissons ou stupéfiants.

D. Renseignements sur la personne examinée en cas d'accident:
   1) Anesthésie générale pratiquée éventuellement sur la personne examinée après l'accident;
   2) Anesthésique employé;
   3) Heure exacte de cet emploi.

E. Attestation de la personne ayant procédé à la prise de sang que les instruments utilisés ont été exempts de toute trace d'alcool ou d'une des substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

F. Date et signature de la personne ayant procédé à la prise de sang.

Section 4. – Les modalités de la prise d'urine

Art. 10.

1. La prise d'urine prévue à l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ne peut être effectuée que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg ou, dans un centre hospitalier et sous la responsabilité d'un médecin, par un infirmier, un laborantin ou un assistant technique médical de laboratoire, autorisé à exercer sa profession au Grand-Duché de Luxembourg.

2. Le récipient servant à la prise d'urine doit être exempt de toute trace d'une des substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Le récipient destiné au transport de l'urine doit être rempli aussi complètement que possible.

3. La personne qui procède à la prise d'urine doit prendre toutes les précautions nécessaires en vue d'éviter la fraude.

4. La personne qui a procédé à la prise d'urine en dresse procès-verbal conformément aux exigences de l'article 11.

5. Le récipient servant à la prise d'urine ainsi que l'imprimé servant à l'établissement du procès-verbal est remis à la personne ci-avant désignée par les membres de la police grand-ducale.

6. La personne qui a procédé à la prise d'urine remet, ensemble avec le procès-verbal sous enveloppe fermée, le récipient contenant l'urine, après l'avoir muni d'une étiquette renseignant avec précision l'identité de la personne sur laquelle la prise d'urine a été effectuée, aux fonctionnaires précités qui le font parvenir sans retard au Laboratoire National de Santé aux fins de déterminer la présence de stupéfiants dans l'organisme.

Le résultat de l'analyse de l'urine sert à orienter le Laboratoire National de Santé dans ses analyses en vue de déceler la présence dans le sang d'une ou de plusieurs des substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Art. 11.

Le procès-verbal de la prise d'urine porte les indications suivantes:

A. 1) Nom, prénoms, qualité et domicile de la personne procédant à la prise d'urine;
   2) Nom, prénoms, domicile du médecin sous la responsabilité duquel la prise d'urine est effectuée, lorsque la prise d'urine est effectuée par une personne autre qu'un médecin;
   3) Nom, prénoms, domicile et date de naissance de la personne examinée;
   4) Date et heure de l'événement qui a provoqué la prise d'urine;
   5) Date et heure précise de la prise d'urine;
   6) Lieu de la prise d'urine.

B. But de la prise d'urine

   La prise d'urine a été ordonnée en vue d'orienter les analyses destinées à déterminer la présence de stupéfiants dans le sang.

C. Déclaration de la personne examinée en cas d'accident:
   1) Désignation et quantité de stupéfiants consommés éventuellement après l'accident;
   2) Heure exacte de cette consommation.

D. Renseignements sur la personne examinée en cas d'accident:
   1) Anesthésie générale pratiquée éventuellement sur la personne examinée après l'accident;
   2) Anesthésique employé;
   3) Heure exacte de cet emploi.

E. Attestation de la personne ayant procédé à la prise d'urine que
   1) Le récipient utilisé a été exempt de toute trace d'une des substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée;
   2) Toutes les précautions nécessaires en vue d'éviter la fraude ont été prises.

F. Date et signature de la personne ayant procédé à la prise d'urine.

Section 5. – Les modalités de l'examen médical

Art. 12.

1. L'examen médical ayant pour objet de déterminer si une personne se trouve sous l'emprise d'un des états alcooliques prévus à l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ou d'une ou de plusieurs des substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ou a consommé de manière excessive des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope consiste en un examen clinique exécuté par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Le médecin est tenu de dresser procès-verbal de l'examen médical conformément aux exigences des articles 12 et 13.

2. L'imprimé servant à l'établissement du procès-verbal est remis au médecin par les membres de la police grand-ducale. Le médecin remet ce procès-verbal sous enveloppe fermée aux fonctionnaires précités qui le transmettent au procureur d'Etat.

Art. 13.

Le rapport à remplir par le médecin à l'occasion de l'examen médical prévu à l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée comprend deux parties, dont l'une est à remplir, lorsque la personne à examiner est abordable, et l'autre, lorsque la personne à examiner n'est pas ou difficilement abordable pour un interrogatoire et un examen systématique.

Art. 14.

Le rapport relatif à l'examen clinique avec appréciation globale ayant pour objet de déterminer si une personne se trouve sous l'emprise d'un des états alcooliques prévus à l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ou d'une des substances prévues à l'alinéa 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ou d'une consommation abusive de médicaments à caractères toxique, soporifique ou psychotrope porte les indications suivantes:

A. 1) Nom, prénoms et domicile du médecin-examinateur;
   2) Nom, prénoms, domicile et date de naissance de la personne examinée;
   3) Date et heure de l'événement qui a provoqué l'examen clinique;
   4) Date et heure précise de l'examen clinique.

B. Personne à examiner abordable:

   I. Déclarations de la personne à examiner concernant:
      1) la désignation et la quantité des boissons alcooliques ou des stupéfiants ingérés pendant les 24 heures précédant l'examen clinique;
      2) les heures d'ingestion de ces boissons ou stupéfiants;
      3) l'heure et la composition du dernier repas pris avant l'examen clinique;
      4) la désignation et la quantité des boissons alcooliques ou des stupéfiants ingérés éventuellement après l'accident;
      5) la nature et la quantité de médicaments reçus ou pris durant la journée et le jour précédant l'examen clinique avec indication précise du moment de la dernière administration ou injection.

   II. Renseignements sur la personne à examiner en cas d'accident:
      1) l'anesthésie générale pratiquée éventuellement sur la personne examinée après l'accident;
      2) l'anesthésique employé;
      3) l'heure exacte de cet emploi.

   III. Examen:
      1) *Antécédents pathologiques* (épilepsie, troubles mentaux, diabète, affection cardio-vasculaire grave, autres maladies):
      2) *Accidents antérieurs et séquelles:*
         blessures actuelles
      3) *Etat de conscience:*
         conservé - obnubilé - aboli
      4) *Orientation:*
         conservée - troublée
      5) *Etat de vigilance:*
         non altéré - altéré (fatigue, alcool éthylique, médicaments, drogues)
      6) *Etat général:* constitution robuste - modérée - médiocre
         Aspect: (pâleur - rougeur - congestion - cyanose) état des muqueuses et conjonctives
      7) *Comportement:*
         adapté à la situation - calme - indifférent - apathique - euphorique - nerveux - agité - agressif - loquace - délirant
      8) *Vêtements:*
         en désordre - vomissements - autres traces
      9) *Etat des organes sensoriels:*
         pupilles - réactions pupillaires - myosis ou mydriase - nystagmus vertical
      10) *Odeur de l'haleine:*
         alcool éthylique - acétone - autres
      11) *Langage articulé:* correct - troublé
      12) *Mobilité:*
      13) *Démarche:* assurée - mal assurée - titubante - antérieurement compromise
      14) *Coordination:*
         épreuve de Romberg, les yeux fermés
         épreuve de la marche suivant la ligne droite
         épreuve du doigt au nez, à gauche
         épreuve du doigt au nez, à droite
         épreuve du doigt au doigt

épreuve des membres supérieurs étendus en avant
épreuve de ramassage des allumettes éparpillées sur le sol
Tremblement

15) *Etat des réflexes:*
Réflexes pathologiques

16) *Sensibilité à la douleur et au toucher:* normale - troublée - abolie.

C. Personne à examiner non ou difficilement abordable:

1) *Etat de conscience:*
coma profond, sans réactions aux incitations
coma avec réaction aux incitations
obnubilation profonde - légère
confusion mentale
choc traumatique

2) *Orientation:*
par rapport à sa propre personne
dans le temps
dans l'espace

3) *Souvenir de l'événement en cause:*
conservé
aboli - amnésie rétrograde
aboli - amnésie antérograde

4) *Comportement:*
sans réaction aux interpellations
sans réactions motrices aux incitations
remuant
agité
incapable de se lever
tendance à déambuler
tendance à la fugue
propos décousus, incohérents, inintelligibles

5) *Aspect:*
pâleur
rougeur ou congestion
cyanose

6) *Vomissements ou traces de vomissements:*

7) *Respiration:*
libre
gênée ou encombrée

8) *Odeur de l'haleine:*
alcool éthylique - acétone - autres

9) *Pouls:*
normal - accéléré - ralenti - irrégulier - faible - imperceptible

10) *Blessures:*
perte de sang ou liquide sanguinolent par les orifices naturels du crâne (oreille gauche, oreille droite, bouche, nez)
contusions, plaies ouvertes
luxation ou fracture
autres blessures caractérisées
blessures internes (ou suspicion)

11) *Etat des réflexes:*
état des pupilles, réactions pupillaires, et le cas échéant réflexe cornéen et oculomoteur, réaction à la douleur
réflexes rotuliens
réflexes achilléens

signes pyramidaux
état des sphincters
perte des urines
perte des matières

D. Impossibilité pour la personne examinée de se soumettre:
   1. à un examen de l'air expiré motif:
   2. à une prise de sang motif:

E. Renseignements complémentaires éventuels:

F. Date et signature du médecin.

Chapitre III.- Dispositions finales

Art. 15.

1. L'intitulé de la sous-section K. de la Ire section du chapitre IV de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est supprimé.

2. L'article 88 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est abrogé.

3. L'intitulé de la sous-section L. de la Ire section du chapitre IV de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le libellé suivant:

«K.- L'interdiction de conduire judiciaire».

4. L'intitulé de la sous-section M. de la Ire section précitée est remplacé par le libellé suivant:

«L.- Les mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire».

Art. 16.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de la Santé et de la Sécurité sociale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Batterie de tests standardisés

Signes corporels

YEUX
Yeux brillants ☐
Yeux larmoyants ☐
Yeux vitreux ☐
Yeux injectés de sang ☐
Pupilles rétrécies ☐
Pupilles dilatées ☐
Tremblement des paupières ☐
Paupières lourdes ☐

VISAGE
Bouche/lèvres sèche(s) ☐
Salive sèche sur le contour de la bouche ☐
Salive abondante ☐
Présence du produit sur les narines ☐
Teint pâle ☐

COMPORTEMENT
Agité/nerveux ☐
Agression verbale/physique ☐

HUMEUR
Euphorie ☐
Pleurs ☐
Humeur changeante ☐

AUTRES SIGNES
Veines pulsantes apparentes ☐
Transpiration ☐
Autre: …… ☐

Répartition de l'attention

YEUX
Réaction lente des pupilles à la lumière ☐
Absence de réaction des pupilles à la lumière ☐
Hypersensibilité à la lumière ☐

VISAGE
Grincement des dents ☐
Reniflements répétés ☐

COMPORTEMENT
Confusion mentale ☐
Apathie ☐
Fatigue ☐

LANGAGE
Bredouille/embrouillé ☐
Répète constamment les mêmes propos ☐
Flux de paroles ☐

DEMARCHE
Sautillante ☐
Trop assurée/décidée ☐
Troubles d'équilibre (cherche appui, démarche chancelante voire trébuchante) ☐

AUTRES SIGNES
Tremblement des membres (mains, bras, jambes) ☐
Désorientation (temps/espace) ☐
Tics nerveux ☐
Réflexes exagérés ☐
Réflexes diminués ☐

JURISPRUDENCE

Généralités

Règlement grand-ducal du 28 février 1994 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil des Communautés Européennes du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports de voyageurs effectués par autocars et par autobus, et du règlement (CEE) n° 1839/92 de la Commission des Communautés Européennes portant modalité d'application du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil.

1. Transports internationaux de voyageurs – licence communautaire – copies certifiées conformes de la licence – présence constante à bord du véhicule (oui) – durée de validité identique (oui) – contrôle - r. g.-d. du 28 février 1994 – règlement (CEE) n° 684/92, art. 3bis

Il découle implicitement mais nécessairement de l'article 3bis du règlement CEE 684/92 que, si la détention d'une licence communautaire est obligatoire au vœu du paragraphe 1er de cet article afin de pouvoir exécuter des transports internationaux de voyageurs, la délivrance de la licence communautaire «pour une durée de cinq ans renouvelable» prévue par le paragraphe 4 de ce même article doit être comprise comme un acte devant mettre son destinataire en mesure d'exercer légalement et effectivement cette activité pour l'intégralité de cette période de cinq ans. Partant, dès lors que les paragraphes 2 et 3 de l'article 3bis du règlement CEE 684/92 prévoient un régime de copies certifiées conformes de la licence communautaire devant se trouver constamment à bord des véhicules utilisés pour les transports internationaux de voyageurs, les copies certifiées conformes d'une licence doivent renseigner la même durée de validité que l'original afin de répondre à cette finalité de permettre l'exercice effectif de l'activité de transport «pour une durée de cinq ans». Il y a lieu d'ajouter que la même solution découle déjà du terme «copie certifiée conforme», vu qu'une copie renseignant une durée de validité différente que l'original ne saurait être qualifiée de «conforme» à l'original au vu de l'altération d'une mention essentielle (…) la nécessité d'un contrôle régulier de la satisfaction par un transporteur à toutes les prescriptions légales et réglementaires relatives à l'exercice de la profession de transporteur et aux véhicules utilisés, invoquée (…) comme étant à la base du refus de délivrer des copies de licences communautaires d'une validité supérieure à un an et de l'exigence de déposer annuellement un dossier de demande, n'est nullement tenue en échec (…), étant donné, d'une part, que l'article 3bis du règlement CEE 684/92 confère expressément dans son paragraphe 6 à l'autorité compétente un pouvoir de vérifier si un transporteur visé répond toujours notamment aux conditions fixées pour l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux et aux réglementations en matière de sécurité routière en ce qui concerne les normes applicables aux conducteurs et aux véhicules et, d'autre part, que le même paragraphe 6, en disposant que ces vérifications doivent être effectuées «au moins tous les cinq ans», admet des rythmes de vérifications inférieurs à une période quinquennale et donc des vérifications même au cours de la durée de validité d'une licence communautaire.

TA 23-02-2005 (17931)

2. Autorisation de transports – conditions de délivrance et de renouvellement – autorisation préalable des autres États membres (non) – information suffisante (oui) – modifications des arrêts et horaires - règlement (CEE) n° 684/92, art. 5 et 7

En prévoyant une simple information des autres autorités compétentes au lieu de la nécessité d'obtenir leur accord pour les autorisations en vue de modifications de moindre importance des conditions d'exploitation, l'alinéa 2 de l'article 8, paragraphe 3, du règlement 684/92 dispense ainsi implicitement mais nécessairement une demande d'autorisation pour une modification de moindre importance de l'examen de la satisfaction aux conditions de l'article 7, paragraphe 4, par les autres autorités et il n'est que logique de conclure que la même dispense d'examen s'applique partant également dans le chef de l'autorité compétente pour la délivrance de l'autorisation pour une modification de moindre importance.

S'il est vrai que l'article 5, paragraphe 3, point d) du règlement 684/92 précise qu'une autorisation doit déterminer «les arrêts et les horaires», cette disposition n'exige pas que ces conditions de l'autorisation conférée figurent nécessairement sur le formulaire d'autorisation, tel que prévu par l'article 8 du règlement 2121/98, en tant que tel, étant ajouté que ledit formulaire prévoit pour l'indication des données afférentes seulement des espaces réduits.

CA 30-04-2013 (30628C et 30647C)

3. Autorisation de transports – conditions de délivrance et de renouvellement – pouvoir de retrait du ministre (oui) - règlement (CEE) n° 684/92, art. 7

Le ministre est en droit de procéder au retrait d'une décision si des éléments ayant conditionné la prise de décision ont changé, voire si les conditions pour l'octroi d'une autorisation ne sont plus remplies, en l'espèce celles inscrites à l'article 7, paragraphe (4), du règlement n° 684/92.

TA 18-04-2012 (23981a et 25192a)

Taxis

Loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis.

1. Règlement communal de la Ville de Luxembourg concernant le service des taxis du 11 juillet 1997 – règlement illégal

La compétence réglementaire des communes en matière de services de taxi est limitée, par la loi du 18 mars 1997, à l'organisation du service de taxis par rapport aux seuls exploitants de taxis, un règlement grand-ducal étant appelé à fixer les droits et devoirs des conducteurs de taxi. En imposant dans son article 7 des conditions précises aux conducteurs de taxi et défaut d'habilitation légale pour régler la profession de conducteur de taxi, le règlement communal de la Ville de Luxembourg du 11 juillet 1997 est entaché d'illégalité.

CA 29-9-98 (10626C)

2. Agrément d'installateurs de taxis – compétence du ministre (non) – loi du 18 mars 1997, art. 1er; a. g.-d. du 23 novembre 1955

Le ministre des Transports n'est pas habilité par la loi à intervenir en matière d'agrément des installateurs de taximètres, à défaut de base légale afférente. L'agrément des installateurs de taximètres est dépourvu de cause d'ouverture dans la loi aussi bien en ce qui concerne l'organe compétent en la matière qu'en ce qui concerne les conditions applicables.

TA 13-6-07 (22317)

3. Autorisation d'exercice – retrait vaut révocation (oui) – préjudice grave et définif (oui) – préjudice exclusivement financier (oui) - loi du 18 mars 1997, art. 3 – loi du 21 juin 1999, art. 11 - règlement grand-ducal du 8 juin 1979, art. 9

Le retrait d'une autorisation pour une certaine activité constitue indéniablement une révocation d'office pour l'avenir d'une décision ayant créé ou reconnu des droits.

Un préjudice est grave au sens de l'article 11 de la loi prévisée du 21 juin 1999 lorsqu'il dépasse par sa nature ou son importance les gênes et les sacrifices courants qu'impose la vie en société et doit dès lors être considéré comme une violation intolérable de l'égalité des citoyens devant les charges publiques. Un préjudice est définitif au sens de la disposition légale précitée lorsque le succès de la demande présentée au fond ne permet pas ou ne permet que difficilement un rétablissement de la situation antérieure à la prise de l'acte illégal, la seule réparation par équivalent du dommage qui se manifeste postérieurement à son annulation ou sa réformation ne pouvant être considérée à cet égard comme empêchant la réalisation d'un préjudice définitif.

Un préjudice exclusivement financier subi par une entreprise à la suite d'une mesure administrative que celle-ci estime illégale n'est pas définitif en ce qu'il peut être réparé moyennant l'allocation de dommages-intérêts dans le cadre d'une action en responsabilité dirigée contre les pouvoirs publics. Il n'en est autrement si ce préjudice financier risque d'être d'une envergure telle qu'il menace l'existence même de l'entreprise. En effet, si la décision administrative incriminée a pour effet de peser sur son chiffre d'affaires d'une manière telle qu'elle se voit contrainte à des licenciements, voire menacée de faillite - situations difficilement, voire impossibles à réparer -, le risque d'un préjudice grave et définitif est donné.

Au vu de l'importance non autrement contestée du nombre de courses et du chiffre d'affaire réalisés dans le cadre de l'exploitation des 9 autorisations litigieuses, le fait de ne plus pouvoir exploiter celles-ci pour la durée de la procédure contentieuse, alors que des chances sérieuses de voir la décision de retrait attaquée annulée existent, doit être considéré comme risque d'un préjudice grave et définitif pour la société demanderesse.

TA 10-08-2009 (25950)

Règlement ministériel du 22 décembre 1997 concernant les modalités d'application de la législation portant réglementation des services de taxis.

Équipements techniques du taxi – homologation – autorité compétente – ministre (oui et non) – recours obligatoire à un installateur (non)

Le ministre est l'autorité compétente pour l'homologation des équipements techniques du taxi et permet à la SNCH d'avoir recours à des organismes agréés par le ministre pour l'homologation des taximètres, ils ne prévoient par contre pas le recours obligatoire à un installateur de taximètre lequel doit pour le surplus être agréé par le ministre. (…) Le ministre n'est pas habilité par la loi à intervenir en matière d'agrément des installateurs de taximètres à défaut de base légale afférente (…) l'agrément des installateurs de taximètres est dépourvu de cause d'ouverture dans la loi afférente aussi bien en ce qui concerne l'organe compétent en la matière qu'en ce qui concerne les conditions applicables.

TA 13-06-2007 (22317)

PERMIS DE CONDUIRE

Sommaire

Loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet
1. le développement et la diversification économiques et
2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
(telle qu'elle a été modifiée) 593

Règlement grand-ducal du 8 mai 1999 relatif aux matières de la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cette formation (tel qu'il a été modifié) 597

Règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs (tel qu'il a été modifié) . . 603

Règlement grand-ducal du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire (tel qu'il a été modifié). 612

Règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement (tel qu'il a été modifié) . . . 618

Règlement grand-ducal du 7 août 2012 déterminant les normes applicables aux examinateurs chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire.. 626

Règlement grand-ducal du 22 juin 2016 fixant les conditions et le modèle du certificat médical pour l'obtention, la transcription ou le renouvellement du permis de conduire 632

Règlement ministériel du 22 janvier 2010 relatif à l'instauration de la commission consultative et de l'examen prévus dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. 636

Règlement ministériel du 30 mars 2012 relatif aux modalités des cours de formation prévus dans le cadre du permis de conduire (tel qu'il a été modifié). 638

Règlement ministériel du 22 mai 2015 relatif aux codes nationaux à apposer sur le permis de conduire. 643

Jurisprudence. 644

Loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

1. le développement et la diversification économiques et

2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie.

(Mém. A - 176 du 6 août 2009, p. 2564; doc. parl. 5905; Dir. 2003/59)

modifiée par:

Loi du 16 mars 2012.

(Mém. A - 77 du 24 avril 2012, p. 850; doc. parl. 6286)

Texte coordonné au 24 avril 2012

Version applicable à partir du 28 avril 2012

Art. 1er. Champ d'application

La présente loi s'applique à l'activité de conduite:

a) des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, et

b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg,

ci-après dénommés «conducteurs» effectuant des transports par route sur la voie publique du Grand-Duché de Luxembourg, au moyen de:

– véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent;

– véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent.

Art. 2. Exemptions

La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs:

a) des véhicules dont la vitesse maximale autorisée par construction ne dépasse pas 45 km/h;

b) des véhicules affectés aux services de l'armée, de la protection civile, des services d'incendie et de la Police Grand-ducale, ou placés sous la responsabilité de ceux-ci;

c) des véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien ainsi que des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;

d) des véhicules utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;

e) des véhicules utilisés lors de l'apprentissage et de l'examen pratiques en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3 de la présente loi;

f) des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens à des fins privées;

g) des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.

Art. 3. Qualification initiale et formation continue

L'activité de conduite, telle que définie à l'article 1er, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. Ces formations doivent être dispensées dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé «le centre», par le ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après «le ministre». A cette fin, il est prévu:

1. un système de qualification initiale

La qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

(Loi du 16 mars 2012)

«Le financement de la qualification initiale est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.»

2. un système de qualification initiale accélérée

   La qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

   La qualification initiale accélérée se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

   En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale accélérée est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

(Loi du 16 mars 2012)

«Le financement de la qualification initiale accélérée est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.»

3. un système de formation continue

   La formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

   La formation continue est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

   Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe I de la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes. «Ils ont une durée de validité de cinq ans.»[1]

(Loi du 16 mars 2012)

«Le financement de la formation continue est pris en charge pour un tiers par l'Etat. Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel le conducteur est embauché. Les modalités du remboursement par l'Etat sont arrêtées par voie contractuelle avec le centre de formation.»

Art. 4. Conducteurs exemptés de la qualification initiale

Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:

a) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi;

b) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 5. Lieu de la formation

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a), qui ont leur résidence normale, telle que définie par la directive 2006/126/CE précitée, au Grand-Duché de Luxembourg, obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1., ou la qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2., au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous b) qui sont, soit employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg, soit titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises, obtiennent ces qualifications au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a) et b), suivent la formation continue prévue à l'article 3, sous 3., dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

Art. 6. Organismes de formation

(1) Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

(2) «Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite adressée au ministre.»[2] La demande doit être accompagnée des pièces suivantes:

– un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;

(Loi du 16 mars 2012)

«– les qualifications des enseignants et instructeurs;»

– des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés;

– les conditions de participation aux cours.

1 Inséré par la loi du 16 mars 2012.
2 Remplacé par la loi du 16 mars 2012.

(Loi du 16 mars 2012)

«(3) L'enseignement de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des enseignants. Toutefois, l'enseignement pratique de conduite de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des instructeurs.

Le centre de formation peut recourir en tout ou en partie à des enseignants ou instructeurs tiers qui doivent présenter les aptitudes et qualifications appropriées pour l'enseignement à dispenser dans le cadre de la présente loi.

Les conditions d'agrément que les enseignants et les instructeurs doivent remplir sont fixées par règlement grand-ducal.

(4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

– avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité suivant les normes arrêtées par voie de règlement grand-ducal;»
– exploiter un centre de formation qui comporte des pistes d'exercice ainsi qu'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés.

(Loi du 16 mars 2012)

«– conclure les assurances pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

L'organisme doit par ailleurs tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, tels que plans, certificats, contrats, évaluations ainsi que toutes autres informations et données renseignant sur l'état de sécurité du centre de formation de même que sur les mesures et moyens de protection et de prévention mis en oeuvre. Ce registre doit comporter en outre un relevé à jour des accidents et incidents survenus à l'occasion d'activités de formation prévues par la présente loi.

Chaque accident ou incident ayant entraîné ou failli entraîner une atteinte grave à l'intégrité physique d'une ou de plusieurs personnes présentes dans le centre de formation ou dans ses alentours immédiats doit faire l'objet d'une enquête. Le rapport d'enquête doit comprendre au moins une description du déroulement de l'événement ainsi qu'une analyse des causes apparentes ou possibles évoquant notamment d'éventuels défauts d'entretien, d'organisation ou de comportement. Il doit par ailleurs énoncer les mesures et moyens susceptibles de contribuer à prévenir à l'avenir des accidents ou incidents analogues.

(5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance ou du renouvellement de l'agrément.

(6) L'agrément est valable pour une durée de 5 ans. En vue du renouvellement de l'agrément, l'organisme de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande de renouvellement au ministre conformément aux dispositions prévues au présent article.

L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies. L'instruction des dossiers en matière de retrait ou de suspension d'un agrément a lieu conformément aux dispositions du paragraphe précédent.»

(7) L'agrément du centre est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.

(8) Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.

(Loi du 16 mars 2012)

«(9) Les conditions auxquelles doivent répondre les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.

(10) Sur demande motivée de l'organisme de formation, le ministre peut temporairement dispenser celui-ci de l'application d'une ou de plusieurs des dispositions de la présente loi et délivrer un agrément provisoire. Une telle dispense ne peut être accordée que de cas en cas pour des exigences déterminées et uniquement lorsque l'efficacité et le déroulement légal de la qualification initiale et de la formation continue n'en sont pas affectés ni entravés.»

Art. 7. Dispositions pénales

(1) Toute personne soumise aux obligations instaurées par la présente loi, qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans y satisfaire est condamnée à une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans et à une amende de 251 à 10.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.

(2) Tout conducteur soumis aux obligations instaurées par la présente loi doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière les documents attestant qu'il a rempli ces mêmes obligations. Toute personne qui n'obtempère pas à une telle réquisition est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois l'amende peut être remplacée par un avertissement taxé dans les conditions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(Loi du 16 mars 2012)

«(3) Les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.»

Art. 8. Dispositions transitoires

Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

a) les titulaires d'un certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. et 2., dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du certificat de formation;

(Loi du 16 mars 2012)

«b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), avant le 10 septembre 2015;

c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), avant le 10 septembre 2016.»

Art. 9. Reclassement des terrains domaniaux

Les terrains domaniaux inscrits sous les numéros cadastraux «44/8294, 78/8297, 1829/8305, 1761/8302 et 1761/8300»[1] dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février 1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation dont question à l'article 6.

Art. 10. Modification de la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009

Aux tableaux annexés à la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009, la section 53.1 *«Circulation et Sécurité routières»* est complétée par un article budgétaire 74.060 libellé comme suit:

«Remboursement à la société chargée de la construction et de l'exploitation des frais de planification, de construction et d'exploitation d'un centre de formation pour conducteurs professionnels (Crédit non limitatif et sans distinction d'exercice)»,

doté d'un crédit de 6,5 millions euros.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

---

1 Modifié par la loi du 16 mars 2012.

Règlement grand-ducal du 8 mai 1999 relatif aux matières de la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cette formation,[1]

(Mém. A - 58 du 27 mai 1999, p. 1356)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 23 décembre 2003

(Mém. A - 198 du 31 décembre 2003, p. 4118)

Règlement grand-ducal du 8 décembre 2011.

(Mém. A - 255 du 16 décembre 2011, p. 4288; dir. 2006/126)

Texte coordonné au 16 décembre 2011

Version applicable à partir du 19 janvier 2013

Art. 1er.

L'objet des cours de formation complémentaire à l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire consiste à sensibiliser les conducteurs novices pour les effets de la vitesse sur la maîtrise du véhicule conduit, à leur enseigner les limites qui sont données à cet égard dans des circonstances défavorables en raison tant des capacités personnelles du conducteur que des lois de la physique, et à leur faire adopter un comportement préventif face aux dangers potentiels de la circulation routière.

Chapitre Ier.- Les matières de la formation complémentaire

Art. 2.

La formation qui est limitée à une journée, et qui a une durée minimale de sept heures, comprend une partie théorique et une partie pratique ainsi qu'une évaluation finale des connaissances et expériences acquises pendant le cours.

Les parties théorique et pratique sont subdivisées en ateliers de formation comportant chacun une ou plusieurs unités d'instruction.

La durée d'une unité d'instruction est de 45 minutes.

L'ordre de passage dans les ateliers de formation a lieu selon la logique pédagogique des programmes enseignés.

La formation pratique est enseignée sur des véhicules admis à la circulation routière. Les exercices sont effectués au moyen du véhicule mis à la disposition par le candidat. Exceptionnellement, le véhicule peut, dans des cas individuels, être fourni par le centre.

Art. 3.

La partie théorique comporte un atelier de formation s'étendant sur deux unités d'instruction.

Cet atelier porte sur l'examen des problèmes de conduite et leurs solutions sur base des lois de la physique, tout en englobant notamment une information sur les nouvelles technologies des véhicules ainsi qu'une analyse des expériences vécues par les candidats depuis l'obtention de leur permis de conduire.

Art. 4.

La partie pratique comporte six ateliers de formation s'étendant chacun sur une unité d'instruction.

En cas de force majeure ou d'incident technique, un atelier peut être remplacé par une unité d'instruction de rechange prévue dans le programme dont question à l'article 2.

Art. 5.

Le premier atelier pratique a trait à la bonne position à adopter pour conduire un véhicule ainsi qu'aux mesures générales de sécurité à prendre avant et pendant la conduite.

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Pour les conducteurs de véhicules à quatre roues les explications portent notamment sur la position assise, la tenue du volant, la disposition correcte du repose-tête et de la ceinture de sécurité, le réglage et la position des rétroviseurs. Pour les conducteurs de deux-roues les explications portent notamment sur la position assise, la tenue du guidon, le port du casque et le choix de la tenue vestimentaire.

La deuxième partie de cet atelier porte sur des exercices pratiques de maîtrise du véhicule dans une suite de virages alternatifs avec l'objectif de faire connaître au candidat le comportement, la stabilité latérale et le maniement correct du véhicule conduit ainsi qu'une bonne technique du regard.

Art. 6.

Le deuxième atelier pratique comporte des exercices de freinage.

L'enseignement porte sur les méthodes de freinage appropriées en fonction des différentes circonstances de circulation difficiles auxquelles le conducteur peut être confronté sur route. Il fait connaître au candidat la relation qui existe en pratique entre la perception du danger et l'exécution de la manœuvre de freinage ainsi qu'entre la vitesse et la distance d'arrêt, en fonction de l'état de la chaussée, et le chemin de réaction et de freinage.

Art. 7.

Le troisième atelier pratique porte sur la conduite et la maîtrise d'un véhicule dans les virages.

Les exercices en question font découvrir au candidat les limites de son aptitude personnelle à maîtriser un véhicule dans les virages ainsi que les limites physiques d'un véhicule négociant un virage. L'atelier fait par ailleurs découvrir au candidat les différences entre un véhicule survirant et sousvirant et lui montre les réactions appropriées notamment quant à la façon de percevoir un virage et les dangers qu'il peut comporter, ainsi que la façon d'y adapter son comportement. Ces exercices tiennent compte des différences que peuvent présenter l'état de la chaussée, les divers types de véhicules et leur équipement technique.

Art. 8.

Le quatrième atelier pratique porte sur la prévention des dangers.

Il montre au candidat les réactions appropriées et les limites de ces réactions pour éviter un obstacle surgissant de façon impromptue.

Art. 9.

Le cinquième atelier pratique porte sur les thèmes enseignés dans le cadre du quatrième atelier.

Il a lieu sur la piste décrite à l'article 15, paragraphe 2.

Art. 10.

Le sixième atelier pratique porte sur le dérapage du véhicule conduit.

Il montre au candidat les conditions et les limites de la reprise de contrôle d'un véhicule ayant préalablement échappé au contrôle du conducteur.

Il comporte l'utilisation du simulateur de dérapage prévu à l'article 15, paragraphe 4.

Art. 11.

Les ateliers de formation sont complétés en fin du cours par une évaluation des expériences et des connaissances acquises avec un rappel de l'objectif de l'enseignement dispensé. Une unité d'instruction doit être réservée à cette évaluation.

Chapitre II.- Les structures de la formation complémentaire

Art. 12.

La formation complémentaire a lieu dans un centre de formation qui répond aux exigences du présent règlement et qui est agréé par le Ministre des Transports, ci-après appelé le Ministre.

Le centre doit comporter des pistes d'exercice conformes aux critères techniques des articles 13 à 16 ainsi qu'un immeuble bâti.

Le centre doit répondre aux exigences des autorisations requises en vertu de la législation sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes.

Art. 13.

(Règl. g.-d. du 23 décembre 2003)

«Le site du centre doit être facilement accessible par le réseau routier, notamment par les voies publiques faisant partie de la voirie de l'Etat.»

Les infrastructures doivent être aménagées dans une enceinte fermée dont les entrées et les sorties sont contrôlées par l'exploitant du centre. Une surveillance particulière de l'accès et de l'utilisation des pistes d'exercice doit être prévue.

L'exercice de sports mécaniques ainsi que la formation et l'entraînement pour la conduite de véhicules de compétition sont interdits dans l'enceinte du centre dont le site doit en plus se trouver à l'écart d'infrastructures servant à titre principal à l'exercice de ces sports, telles que circuits de courses, pistes de go-karts.

Art. 14.

1. Le centre comporte au moins trois pistes d'exercice conçues pour la formation pratique relative à la conduite automobile et pour la formation relative à la conduite motocycliste. A condition de répondre aux exigences spécifiques des deux types de formation une même piste peut servir aux deux fins visées.

L'équipement technique des pistes doit être conçue de manière à permettre une exploitation continue, hormis les interruptions dictées par les besoins de maintenance et de réparation du matériel ou par des conditions atmosphériques exceptionnelles.

2. Toutes les pistes doivent être munies d'un abri de dimensions suffisantes pour permettre à l'ensemble des candidats d'un groupe de se protéger contre les intempéries lors de l'instruction introductive à un atelier pratique.

Un extincteur portatif d'une capacité d'au moins 6 kg doit être installé à proximité de chaque piste.

3. Toutes les pistes doivent être longées de zones de sécurité latérales permettant l'immobilisation en toute sécurité de véhicules quittant la piste, en particulier après un exercice mal exécuté.

Tout objet rigide qui est implanté dans les zones de sécurité des pistes ou dans les terre-pleins situés entre les pistes, et qui est susceptible de représenter un danger potentiel de collision pour un véhicule ayant quitté la piste, doit être protégé par des moyens appropriés d'absorption du choc.

4. Le déroulement des exercices avant le lever du jour ou après la tombée de la nuit doit être garanti au moyen d'un éclairage adéquat des pistes d'une intensité suffisante et d'une localisation telle que les exercices puissent être effectués en toute sécurité.

5. Abstraction faite des infrastructures servant exclusivement à la formation de conduite motocycliste et de la piste circulaire, toutes les pistes doivent être munies de deux ou de plusieurs obstacles qui fonctionnent indépendamment des conditions atmosphériques, qui assurent l'effet de surprise auprès d'un conducteur non averti, qui sont commandés à distance, et qui sont conçus pour empêcher tout dégât au véhicule qui les heurte.

Par ailleurs, la vitesse pratiquée doit être affichée en relation avec chaque atelier de formation, l'affichage devant comporter une lisibilité adéquate pour le candidat.

Art. 15.

Sans préjudice des conditions de l'article 14 les pistes d'exercice servant à la formation relative à la conduite automobile doivent répondre aux critères spécifiés ci-après.

1. Une des pistes doit comporter une surface de freinage minimale de 8 fois 100 mètres dont le coefficient de friction se situe entre 0,1 et 0,3 mesuré selon la méthode d'évaluation du coefficient de friction longitudinal utilisée par l'administration des Ponts et Chaussées.

   Cette surface doit être intercalée entre un tronçon d'accélération et un tronçon de sécurité comportant un revêtement routier avec un coefficient de friction supérieur à 0,6. Le premier tronçon doit permettre une accélération à une vitesse d'au moins 60 km/h, le second tronçon doit avoir une longueur suffisante pour immobiliser sans risque un véhicule circulant à une vitesse de 100 km/h.
2. *(Règl. g.-d. du 23 décembre 2003)* «La deuxième piste doit être aménagée en pente, et elle doit présenter une déclivité d'au moins 9%, une largeur d'au moins 22 mètres ainsi qu'une longueur d'au moins 100 mètres.»

   Le revêtement doit présenter le coefficient de friction dont question au paragraphe 1.

   Le tronçon d'accélération doit avoir une longueur minimale de 80 mètres. Le tronçon de sécurité doit avoir des dimensions suffisantes pour immobiliser sans risque un véhicule circulant à une vitesse de 70 km/h.
3. La troisième piste de configuration circulaire doit présenter un diamètre extérieur d'au moins 60 mètres. 30% du revêtement de la piste servant à la formation automobile doivent présenter un coefficient de friction situé entre 0,1 et 0,3.
4. Les infrastructures dont question doivent en outre comporter une plaque de dérapage conçue de manière à empêcher le candidat de connaître à l'avance la direction de la force latérale exercée sur l'essieu arrière du véhicule conduit. Cet équipement ne doit pas se présenter sous forme de plaque rotative.

Art. 16.

Sans préjudice des conditions de l'article 14 les pistes servant à la formation relative à la conduite motocycliste doivent répondre aux exigences spécifiées ci-après:

– une aire comportant cinq pistes circulaires aux diamètres suivants: 5 mètres, 8 mètres, 15 mètres, 25 mètres et 60 mètres;

– une piste d'une surface minimale de 100 mètres sur 30 mètres permettant l'aménagement d'un parcours d'exercices d'habilité et d'adresse (handling);
– une surface servant de parcours trial comportant les obstacles inventoriés dans le programme de formation afférent;

(Règl. g.-d. du 23 décembre 2003)

«– un parcours répondant aux exigences du troisième alinéa de l'article 5, d'une longueur d'au moins 1200 m qui offre la possibilité d'atteindre en ligne droite une vitesse de 100 km/h tout en permettant d'immobiliser sans risque un motocycle circulant à cette même vitesse.»

Art. 17.

Les pistes d'exercice doivent être aménagées de façon à permettre aux candidats de suivre de visu les exercices des autres membres du groupe placé sous la responsabilité d'un même moniteur. Les candidats doivent également pouvoir entendre les commentaires du moniteur s'adressant aux autres membres du groupe.

Art. 18.

L'immeuble bâti doit être conçu pour abriter les services administratifs du centre, les salles d'instruction et les infrastructures pour la restauration des candidats ainsi que des locaux sanitaires, dépendances et emplacements de parcage.

Tous les locaux ouverts aux candidats doivent être facilement accessibles aux handicapés, notamment à ceux se déplaçant en fauteuil roulant.

Le bâtiment doit comporter:

– des locaux administratifs dont au moins une réception, équipé d'un comptoir d'accueil ainsi que les raccordements nécessaires au réseau des télécommunications pour le téléphone et le télécopieur, des bureaux et des dépôts et archives ainsi qu'un local technique;
– des salles d'instruction en nombre suffisant pour permettre un enseignement séparé de la partie théorique de la formation pour chaque groupe de candidats, chaque salle accusant une hauteur d'au moins trois mètres et offrant individuellement aux candidats un espace minimum de deux mètres carrés ainsi qu'une place assise dotée d'une surface appropriée pour écrire;
– l'infrastructure requise pour préparer et servir des repas chauds et froids ainsi que des boissons dans une salle séparée convenablement aérée et chauffée et offrant des tables et des chaises en nombre suffisant;
– un local de premier secours équipé, des locaux sanitaires en nombre suffisant, un nombre d'emplacements de parcage à proximité immédiate de l'immeuble correspondant à 110% du nombre de candidats qu'il est possible d'admettre pendant une journée à la formation prévue aux articles 2 et suivants.

Art. 19.

Le centre doit en outre disposer du matériel suivant:

– matériel roulant: des motocycles du type trial ainsi qu'un nombre suffisant de véhicules permettant aux moniteurs de présenter les exercices pratiques avant le début de chaque atelier, les voitures automobiles à personnes en service devant obligatoirement être munies d'un système de freinage anti-blocage (ABS) déconnectante;
– matériel didactique: des rétro-projecteurs et un équipement vidéo pour chaque salle d'instruction;
– effets vestimentaires: casques et combinaisons pour conducteurs de motocycles.

Chapitre III.- Les modalités d'organisation de la formation

Art. 20.

La formation dont question à l'article 2 commence entre 07.30 et 09.30 heures et se termine entre 15.30 et 18.00 heures. L'horaire doit comporter une interruption d'au moins 45 minutes au plus tard après 4 heures de formation.

Art. 21.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Le nombre maximum de candidats admis dans un groupe placé sous la responsabilité d'un moniteur ne doit pas dépasser 10 personnes pour les cours de formation correspondant à la catégorie B du permis de conduire et 8 personnes pour ceux correspondant à la catégorie A2.»

La participation active est mentionnée sur le permis de conduire du candidat dans les formes arrêtées par le Ministre. L'exploitant du centre délivre en outre, sous la signature du responsable en charge du cours, un certificat de participation mentionnant notamment les nom et prénoms du candidat et la date du cours; ce certificat porte par ailleurs l'attestation que l'intéressé a participé activement à la formation.

Lorsque l'inscription de la participation à la formation sur le permis de conduire et la délivrance du certificat précité sont refusées à cause du désintérêt manifeste ou du manque d'habilité manifeste du candidat, le moniteur doit dresser un procès-

verbal détaillé sur les causes concrètes de ce refus mentionnant en particulier les coordonnées de l'intéressé ainsi que le comportement de celui-ci pendant le cours. Ce procès-verbal doit être communiqué au Ministre dans les trois jours. En cas de refus du certificat de participation, le candidat est autorisé à se représenter au cours qui aura, à sa demande lieu, en présence d'un délégué du Ministre.

Art. 22.

Sans préjudice des dispositions de l'article 17 le moniteur doit pendant les exercices pratiques pouvoir à tout moment communiquer oralement avec chaque candidat, soit en prenant place à bord du véhicule conduit par celui-ci, soit en utilisant à cet effet un équipement radio.

Cette condition ne s'applique pas à la formation relative à la conduite motocycliste, sous réserve que l'exercice soit suivi d'une évaluation individuelle pour chaque candidat.

Art. 23.

L'exploitant du centre doit garantir que des cours de formation soient régulièrement offerts en Allemand, en Anglais, en Français, en Luxembourgeois et en Portugais.

Art. 24.

Les moniteurs doivent être titulaires depuis trois ans au moins des catégories de permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés. Ils doivent en plus justifier d'une pratique régulière de la conduite de ces véhicules et recevoir une formation à la sécurité et à la santé.

Ils sont tenus de participer au moins une fois par an à un cours de recyclage sur les matières enseignées d'une durée minimale de seize heures, dispensé dans un centre de conduite autre que celui auquel ils sont affectés et qui fonctionne suivant des méthodes de formation conformes aux dispositions du présent règlement.

Chaque moniteur doit avoir les connaissances linguistiques requises pour pouvoir enseigner dans au moins deux des cinq langues mentionnées à l'article 23. Tout moniteur doit en plus faire preuve en toutes circonstances des aptitudes et qualités intellectuelles, morales et pédagogiques conformes à l'objet de la formation dispensée par le centre.

La qualité de moniteur est reconnue par un certificat d'agrément délivré par le Ministre et valable pour cinq ans. Le certificat peut être renouvelé pour de nouveaux termes de cinq ans sur base des pièces justificatives attestant la participation aux cours de recyclage prévus au deuxième alinéa ainsi qu'à au moins un cours de formation à la sécurité et à la santé au cours des quatre dernières années.

Art. 25.

L'exploitant du centre doit conclure les assurances pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous garde.

Il doit veiller que tout véhicule participant à un cours de formation ou accédant licitement à d'autres fins aux pistes d'exercice soit couvert par un contrat d'assurance R.C.-auto. En plus, il doit garantir que tout véhicule participant auxdits cours soit couvert par une assurance tout risque couvrant des dommages jusqu'à concurrence d'au moins «7.436,80 euros»[1] par véhicule, nonobstant l'application d'une franchise qui ne pourra excéder «371,84 euros»[1] .

Art. 26.

L'exploitant du centre doit tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, tels que plans, certificats, contrats, évaluations ainsi que toutes autres informations et données renseignant sur l'état de sécurité du centre de même que sur les mesures et moyens de protection et de prévention mis en œuvre. Ce registre doit comporter en outre un relevé à jour des accidents et incidents survenus à l'occasion des activités de formation prévues par le présent règlement.

Chaque accident ou incident ayant entraîné ou failli entraîner une atteinte grave à l'intégrité physique d'une ou de plusieurs personnes présentes dans le centre ou dans ses alentours immédiats doit faire l'objet d'une enquête.

Le rapport d'enquête doit comprendre au moins une description du déroulement de l'événement ainsi qu'une analyse des causes apparentes ou possibles évoquant notamment d'éventuels défauts d'entretien, d'organisation ou de comportement. Il doit par ailleurs énoncer les mesures et moyens susceptibles de contribuer à prévenir à l'avenir des accidents ou incidents analogues.

Art. 27.

L'exploitant du centre soumet à la fin de chaque cours les modalités et la qualité de la formation dispensée à l'évaluation individuelle de chaque participant au moyen d'un questionnaire.

Il effectue régulièrement et au moins tous les six mois une synthèse des réponses reçues qu'il communique au Ministre. Celui-ci peut faire vérifier sur place l'exactitude des données fournies; à ces fins l'exploitant doit garder pendant au moins deux ans l'ensemble des questionnaires remplis par les candidats.

1 Tel que modifié implicitement par la loi du 1er août 2001 relatif au basculement en euro (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440).

Art. 28.

La formation dispensée est reprise dans un programme approuvé par le Ministre. A ces fins il doit exister pour chaque atelier de formation un manuel d'instruction décrivant le but, le déroulement et la durée exacte de chaque exercice.

Les programmes et les documents standards auxquels le centre a recours doivent être approuvés par le Ministre. Toute inscription publicitaire est interdite sur les documents du courrier externe du centre qui concernent la formation prévue par le présent règlement.

Le Ministre se réserve le droit de contrôler l'exécution des obligations de l'exploitant du centre et de vérifier ou de faire vérifier à tout moment la formation dispensée et les installations servant à l'instruction.

Art. 29.

Le tarif que l'exploitant du centre est en droit de facturer est celui déterminé par les dispositions de l'article 83 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Ce tarif ne comprend ni les frais d'assurance ni le prix des consommations du candidat.

Chapitre IV.- Dispositions finales

Art. 30.

En vue de l'agrément du centre l'exploitant doit s'engager à participer, sur la demande du Ministre, aux études nationales et internationales initiées par celui-ci ou organisées avec son concours dans le cadre de l'éducation routière et à effectuer de telles études soit seul, soit ensemble avec d'autres organismes aux conditions techniques et financières à convenir de cas en cas.

Dans les mêmes conditions l'exploitant est tenu de participer au développement de nouvelles activités, notamment dans le domaine de la formation des chauffeurs professionnels et de la réhabilitation des personnes ayant fait l'objet d'une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

L'exploitant est tenu par toutes les obligations qui résulteront d'amendements futurs du présent règlement rendus nécessaires sous l'effet de l'évolution des connaissances techniques, scientifiques et pédagogiques dans le domaine de l'éducation routière.

Art. 31.

Sauf convention particulière tous les frais engendrés par le fonctionnement du centre de formation conformément aux dispositions du présent règlement sont à charge de l'exploitant.

Art. 32.

A partir du 1er janvier 2001 l'organisation d'un centre agréé et la formation dispensée doivent faire l'objet d'une certification d'assurance-qualité suivant les normes ISO 9001 et ISO 9004-2.

Le Ministre peut par ailleurs vérifier ou faire vérifier, sur pièces et sur place les comptes relatifs aux recettes et dépenses concernant la formation prévue à l'article 2 modifiée de la loi du 14 février 1955 précitée.

Art. 33.

L'agrément du centre est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.

(Règl. g.-d. du 23 décembre 2003)

«A condition que le centre réponde aux exigences du présent règlement, l'agrément est délivré à la requête de l'exploitant qui doit joindre à sa demande toutes les pièces et informations utiles pour documenter la conformité des structures et méthodes de la formation dispensée à ces exigences.»

Le Ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de l'agrément.

Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.

Art. 34.

Le règlement ministériel du 19 juin 1995 sur les matières à enseigner dans le cadre de la formation pratique complémentaire à l'instruction préparatoire au permis de conduire est abrogé.

Art. 35.

Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le 1er juin 1999.

Règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs,[1]

(Mém. A - 90 du 30 août 2000, p. 2096)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 17 mai 2004

(Mém. A - 79 du 2 juin 2004, p. 1136)

Règlement grand-ducal du 1er mars 2007

(Mém. A - 49 du 4 avril 2007, p. 844)

Règlement grand-ducal du 26 mai 2009

(Mém. A - 118 du 28 mai 2009, p. 1692; Dir. 2007/38 et 2008/65)

Règlement grand-ducal du 12 mai 2011

(Mém. A - 120 du 10 juin 2011, p. 1808)

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011

(Mém. A - 137 du 12 juillet 2011, p. 1930; doc. parl. 6112)

Règlement grand-ducal du 8 décembre 2011

(Mém. A - 255 du 16 décembre 2011, p. 4288; dir. 2006/126)

Règlement grand-ducal du 3 décembre 2013.

(Mém. A - 216 du 13 décembre 2013, p. 3874; dir. 2012/36/UE)

Texte coordonné au 13 décembre 2013

Version applicable à partir du 17 décembre 2013

Chapitre Ier.- L'agrément ministériel des instructeurs et des apprentis-instructeurs

Art. 1er.

Toute personne qui enseigne l'art de conduire un véhicule doit être agréée par le ministre des Transports, ci-après désigné le ministre.

Cet agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout, ni en partie.

Art. 2.

L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent article.

Pour être autorisé à exercer la profession de patron-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

– être titulaire du permis de conduire «instructeur»;
– être titulaire de la carte d'artisan autorisant à exercer le métier d'instructeur;
– disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par le chapitre III du présent règlement;
– posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

Art. 3.

L'agrément des maîtres-instructeurs salariés et des compagnons-instructeurs exerçant leur profession auprès d'un patron-instructeur a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent article.

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Pour être autorisé à exercer la profession de maître-instructeur salarié ou de compagnon-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

– être titulaire du permis de conduire «instructeur»;
– présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé dans le métier d'instructeur;
– disposer du local et du matériel d'instruction conforme aux prescriptions du chapitre III du présent règlement;
– posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

Art. 4.

L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent article.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

– être titulaire du permis de conduire «apprenti-instructeur»;
– justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à l'arrêté grand-ducal du 8 octobre 1945 sur l'apprentissage;
– justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
– posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

Art. 5.

En cas de changement d'employeur, l'agrément ministériel doit être modifié sans délai en vue de mentionner le nom du nouvel employeur.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'instructeur. Il doit être restitué sans délai à l'autorité l'ayant délivré.

En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément peut être renouvelé aux conditions du présent règlement pour autant que l'interruption n'excède pas cinq ans; dans le cas contraire son renouvellement est subordonné, en outre, à la réussite d'une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à la réussite d'une épreuve de contrôle pratique.

Art. 6.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Sans préjudice des dispositions des articles 9 et 10, l'agrément ministériel porte tant sur l'enseignement théorique que sur l'enseignement pratique.»

Art. 7.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«L'agrément ministériel ne peut porter sur d'autres catégories de permis de conduire que celles pour lesquelles le permis de conduire «instructeur» est validé.

Par dérogation à ce qui précède, l'agrément ministériel est également valable pour l'enseignement théorique des catégories de permis de conduire pour lesquelles le permis de conduire «instructeur» n'est pas validé.

L'agrément ministériel délivré aux maîtres-instructeurs salariés, aux compagnons-instructeurs et aux «apprentis-instructeurs» ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le patron-instructeur dispose d'un agrément.»

Art. 8.

Le patron-instructeur est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

Il doit notamment veiller à la bonne formation des candidats par le ou les instructeurs dont il a la charge, ainsi qu'au respect par ces derniers des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

En cas de constitution de société ou d'association, les membres-associés doivent indiquer par écrit au ministre, la personne chargée de la direction effective de l'établissement et sous la responsabilité de laquelle le personnel est placé. La personne ainsi désignée devra obligatoirement remplir les conditions prévues au présent règlement pour les patrons-instructeurs.

Art. 9.

L'agrément ministériel peut être retiré, sa validité limitée, son octroi ou son renouvellement refusé, s'il est établi que son titulaire est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent règlement ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques, est établie.

Chapitre II.- Les permis de conduire «instructeur» et «apprenti-instructeur»

Art. 10.

1. Toute demande en obtention d'un permis de conduire «apprenti-instructeur» ou «instructeur» doit être accompagnée des pièces visées à l'article 78 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

De plus, les demandes en obtention d'un permis de conduire «apprenti-instructeur» doivent être accompagnées d'un curriculum vitae, d'un certificat renseignant sur le résultat d'un examen psychotechnique ainsi que d'un diplôme ou d'un certificat renseignant sur le niveau d'études scolaires suivies.

2. Toute personne qui enseigne l'art de conduire un véhicule automoteur doit être titulaire du permis de conduire «instructeur» ou «apprenti-instructeur» valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire.

(Règl. g.-d. 8 décembre 2011)

«Le permis de conduire «instructeur» est valable pour la conduite des véhicules visés à l'article 76 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, selon les catégories y spécifiées. Le permis de conduire «apprenti-instructeur» n'est valable que pour la conduite des véhicules des catégories AM, B, BE et F du permis de conduire.»

3. Pour être admis à l'examen pratique en vue de l'obtention d'un permis de conduire «instructeur», le candidat doit satisfaire aux dispositions de l'article 78 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité et remplir les conditions suivantes:

– être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B depuis trois ans au moins;
– avoir terminé son apprentissage dans le métier d'instructeur sous contrat d'apprentissage enregistré à la Chambre des Métiers, conformément à l'arrêté grand-ducal du 8 octobre 1945 sur l'apprentissage ou justifier d'une formation équivalente.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Le titulaire du permis de conduire «instructeur», valable pour les catégories AM, B et F, qui désire obtenir une extension aux catégories A1, A2 et A, aux catégories C, CE, D et DE du permis de conduire «instructeur» doit se soumettre à un nouvel examen pratique. Les candidats à la catégorie A2 du permis de conduire «instructeur» doivent en outre être titulaires du permis de conduire de la catégorie A.»

4. Pour être admis aux épreuves théoriques et pratiques de l'examen du permis de conduire «apprenti-instructeur», il faut satisfaire aux dispositions de l'article 78 modifié mentionné au paragraphe ci-avant et remplir les conditions suivantes:

– être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B depuis deux ans au moins;
– avoir terminé un apprentissage enseigné par un maître-instructeur et comprenant au moins vingt-quatre leçons théoriques d'une heure et au moins six leçons pratiques d'une heure;
– justifier en outre avoir assisté à au moins vingt leçons pratiques d'une heure;

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Le permis de conduire «apprenti-instructeur» a une durée de validité de cinq ans et n'est pas renouvelable. Le titulaire d'un permis de conduire «apprenti-instructeur» n'obtient le permis de conduire «instructeur» qu'à condition de satisfaire aux prescriptions du troisième paragraphe ci-dessus et de réussir à un nouvel examen pratique.»

Art. 11.

L'examen en vue de l'obtention du permis de conduire «apprenti-instructeur» prévu par l'article 10, comprend des épreuves théoriques et pratiques. Ces épreuves sont reçues devant une commission désignée par le ministre et comprenant au moins trois membres pour la partie théorique et au moins deux membres pour la partie pratique.

L'examen en vue de l'obtention du permis de conduire «instructeur» comprend uniquement une épreuve pratique. Cette épreuve est reçue devant une commission désignée par le ministre et comprenant au moins deux membres.

Art. 12.

La partie théorique de l'examen du permis de conduire «apprenti-instructeur» comprend des épreuves orales et écrites. Elle porte sur les connaissances techniques en matière de construction automobile, ainsi que sur les connaissances de la législation et de la règlementation en matière de circulation routière. En outre, les candidats doivent fournir la preuve de capacités pédagogiques et linguistiques, dans les langues administratives prévues par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues.

Art. 13.

Tout candidat au permis de conduire «apprenti-instructeur» doit faire preuve de connaissances suffisantes en matière de technique automobile et de l'art de conduire, notamment concernant les matières suivantes:

1) Principe de fonctionnement du moteur à 4 temps (essence, diesel)
2) Pneumatiques
3) Systèmes de freinage (hydraulique, air-comprimé, mécanique)
4) Systèmes de refroidissement (air, eau)
5) Fonctions et entretien d'une batterie
6) Caractéristiques des différents carburants
7) Vérification du véhicule avant le démarrage
8) Arrêt, freinage, accélération, direction et virages corrects
9) Conduite par temps d'intempéries.

Art. 14.

La connaissance de la législation se rapportant à la circulation doit s'étendre:

1) sur la législation luxembourgeoise comprenant:
   a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
   b) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
   c) les autres textes légaux en vigueur qui se rapportent à la circulation routière;
2) sur la législation étrangère en matière de circulation routière, avec notamment un aperçu général sur les particularités des dispositions légales en vigueur dans les pays limitrophes.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«**Art.15.**

L'examen du permis de conduire «instructeur» ainsi que l'épreuve pratique pour le permis de conduire «apprenti-instructeur» comportent la conduite d'un véhicule automoteur. L'épreuve se compose d'exercices d'adresse et de trajets sur les voies publiques à circulation moyenne et intense avec mise à profit des conditions topographiques du terrain. Elles ont lieu au moyen d'un véhicule répondant aux critères minima fixés pour les véhicules d'instruction et d'examen prévus à l'article 17. Pour les examens pratiques des catégories C, CE, C1 et C1E du permis de conduire, les véhicules d'examen doivent être chargés conformément aux exigences de l'article 17.

L'épreuve pratique pour l'obtention du permis de conduire des différentes catégories est reçue sur un véhicule qui correspond à la catégorie du permis de conduire sollicité.»

Art. 16.

(Règl. g.-d. du 17 mai 2004)

«L'échec subi par un candidat au permis de conduire «apprenti-instructeur» soit dans la partie théorique, soit dans la partie pratique, ne donne lieu qu'à un ajournement partiel.

Après quatre échecs totaux ou partiels, le candidat est définitivement éliminé.»

Chapitre III.- L'aménagement de la salle d'instruction et le matériel d'instruction

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«**Art.. 17.**

Pour être autorisé à exercer la profession d'instructeur, il faut justifier disposer du matériel énuméré ci-après:

A) pour l'enseignement théorique
   1) des candidats au permis de conduire des catégories B et F:
      a) de la législation portant sur la circulation routière en vigueur,
      b) du matériel d'instruction relatif à la signalisation routière et aux règles de priorité,
      c) du matériel didactique reproduisant la technique de conduite des différents véhicules,
      d) du matériel d'instruction reproduisant les principaux éléments du véhicule et leur fonctionnement (moteurs essence et diesel),
      e) d'un tableau;

2) des candidats au permis de conduire des catégories AM, A1, A2 et A:
   a) du matériel visé sous 1),
   b) du matériel d'instruction reproduisant un motocycle et ses principaux éléments,
   c) du matériel illustrant un casque de protection homologué conformément aux exigences réglementaires, ainsi que les vêtements de protection à porter par les conducteurs;
3) des candidats au permis de conduire des catégories C, C1, D et D1:
   a) du matériel visé sous 1),
   b) du matériel d'instruction reproduisant les systèmes de frein à air comprimé,
   c) du matériel d'instruction reproduisant les différents systèmes de ralentisseurs;
4) des candidats au permis de conduire des catégories BE, CE, C1E, DE et D1E:
   a) du matériel visé sous 1),
   b) du matériel d'instruction reproduisant les modèles d'attaches pour remorques correspondant à la catégorie du permis de conduire sollicitée;

B) pour l'instruction pratique

1) des candidats au permis de conduire de la catégorie A1:

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«– d'un motocycle de la catégorie A1 sans side-car, d'une puissance ne dépassant pas 11 kW, avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg, d'une cylindrée minimale de 115 cm³ et pouvant atteindre une vitesse d'au moins 90 km/h, ainsi que d'un véhicule automoteur correspondant aux catégories A2, A ou B du permis de condure et permettant à l'instructeur d'accompagner le candidat lors de l'instruction pratique et équipé d'un système émetteur-récepteur assurant un contact radiophonique entre l'instructeur et le candidat; si le motocycle est équipé d'un moteur électrique, le rapport puissance/poids doit être d'au moins 0,08 kW/kg,»

– de vestes de sécurité de couleur vive, comportant des matériaux rétroréfléchissants et sur la face arrière, de manière bien visible, l'inscription «MOTO-ECOLE»;

2) des candidats au permis de conduire de la catégorie A2:

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«– d'un motocycle sans side-car, d'une cylindrée minimale de 395 cm³ et d'une puissance d'au moins 20 kW sans dépasser 35 kW et avec un rapport puissance/ poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg, ainsi que d'un véhicule automoteur correspondant aux catégories A2, A ou B du permis de conduire et permettant à l'instructeur d'accompagner le candidat lors de l'instruction pratique et équipé d'un système émetteur-récepteur assurant un contact radiophonique entre l'instructeur et le candidat; si le motocycle est équipé d'un moteur électrique, le rapport puissance/poids doit être d'au moins 0,15 kW/kg,»

– de vestes de sécurité de couleur vive, comportant des matériaux rétroréfléchissants et sur la face arrière, de manière bien visible, l'inscription «MOTO-ECOLE»;

3) des candidats au permis de conduire de la catégorie A:

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«– d'un motocycle sans side-car dont la masse à vide est supérieure à 175 kg, d'une cylindrée minimale de 595 cm³ et d'une puissance d'au moins 50 kW, ainsi que d'un véhicule automoteur correspondant à la catégorie A ou B du permis de conduire permettant à l'instructeur d'accompagner le candidat lors de l'instruction pratique et équipé d'un système émetteur-récepteur assurant un contact radiophonique entre l'instructeur et le candidat; si le motocycle est équipé d'un moteur électrique, le rapport puissance/poids doit être d'au moins 0,25 kW/kg,»

– de vestes de sécurité de couleur vive, comportant des matériaux rétroréfléchissants et sur la face arrière, de manière bien visible, l'inscription «MOTO-ECOLE»;

4) des candidats au permis de conduire de la catégorie B:

d'une voiture automobile à personnes d'une longueur supérieure à 3,90 m (sans la longueur de l'attache de remorque) à 4 roues, à cabine fermée, à 4 portes et conçue et construite pour le transport de 4 passagers au moins, y compris le conducteur; la voiture devant atteindre une vitesse d'au moins 100 km/h et être munie:

- de deux rétroviseurs intérieurs conformes aux exigences de l'article 48 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité,
- d'un second frein de service efficace; d'une deuxième pédale d'embrayage et d'accélérateur à portée de l'instructeur. Les pédales de frein de service, d'embrayage et d'accélérateur à portée de l'instructeur doivent être munies d'une bourdonnière en bon état de fonctionnement qui doit être enclenchée lors de la réception des examens pratiques.

Dans des cas exceptionnels autorisés par le ministre, il peut être dérogé au critère de la longueur minimale de la voiture.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 3 décembre 2013)*

Ces mêmes véhicules peuvent être équipés d'un panneau lumineux ou rétroréfléchissant installé sur le toit du véhicule, portant à ses faces avant et arrière sur fond blanc en couleur rouge l'inscription «AUTO-ECOLE» ou «MOTO-ECOLE», en fonction du type d'instruction dispensée. Si le véhicule ne sert pas à l'instruction pratique, le panneau doit être enlevé ou masqué. Il en est de même lors de l'examen pratique;

5) des candidats au permis de conduire de la catégorie BE:

d'un ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tracteur répond aux exigences des véhicules d'instruction correspondant à la catégorie B du permis de conduire et dont la remorque a une masse maximale autorisée d'au moins 1.000 kg; l'ensemble doit atteindre une vitesse d'au moins 100 km/h et il ne doit pas correspondre aux ensembles de véhicules couplés dont la conduite est autorisée pour un titulaire de la catégorie B du permis de conduire. Le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que le véhicule tracteur; la caisse fermée peut également être légèrement moins large que le véhicule tracteur à condition que la vue vers l'arrière ne soit possible qu'en utilisant les rétroviseurs extérieurs. La remorque doit avoir une masse en charge d'au moins 800 kg;

6) des candidats au permis de conduire de la catégorie C:

d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses d'une masse maximale autorisée égale ou supérieure à 12.000 kg, d'une longueur d'au moins 8 m et d'une largeur d'au moins 2,40 m et qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h, qui est équipé du système ABS et qui est muni:

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«– un système de transmission permettant au conducteur de choisir les vitesses manuellement»

– d'un chronotachygraphe conforme au règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route,

– de deux rétroviseurs extérieurs de chaque côté conformes aux exigences de l'article 48 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Le compartiment à marchandises doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine. Le véhicule doit avoir une masse en charge d'au moins 10.000 kg;

7) des candidats au permis de conduire de la catégorie CE:

soit d'un véhicule articulé dont la masse maximale autorisée est égale ou supérieure à 20.000 kg et dont la longueur est d'au moins 14 m et la largeur d'au moins 2,40 m, soit d'un ensemble composé d'un véhicule correspondant à la catégorie C du permis de conduire et d'une remorque d'une longueur minimale de 7,5 m qui a au moins deux essieux, la masse maximale autorisée de l'ensemble couplé étant égale ou supérieure à 20.000 kg, sa longueur étant d'au moins 14 m, sa largeur d'au moins 2,40 m.

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«Le véhicule articulé et l'ensemble couplé atteignent tous les deux une vitesse d'au moins 80 km/h, sont équipés du système ABS, munis d'un système de transmission permettant au conducteur de choisir les vitesses manuellement et d'un chronotachygraphe conforme au règlement (CEE) n° 3821/85 précité. Le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine. Tant le véhicule articulé que l'ensemble couplé doivent avoir une masse en charge d'au moins 15.000 kg;»

8) des candidats au permis de conduire de la catégorie C1:

d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses d'une masse maximale autorisée d'au moins 4.000 kg, d'une longueur d'au moins 5 m, qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h, qui est équipé du système ABS et d'un chronotachygraphe conforme au règlement (CEE) n° 3821/85 précité et qui est muni de deux rétroviseurs extérieurs de chaque côté conformes aux exigences de l'article 48 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Le compartiment à marchandises doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine;

9) des candidats au permis de conduire de la catégorie C1E:

d'un train routier qui a une longueur d'au moins 8 m, qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h, dont le véhicule tracteur répond aux exigences des véhicules d'instruction correspondant à la catégorie C1 du permis de conduire, et dont la remorque a une masse maximale autorisée d'au moins 1.250 kg. Le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine; la caisse fermée peut également être légèrement moins large que le véhicule tracteur à condition que la vue vers l'arrière ne soit possible qu'en utilisant les rétroviseurs extérieurs. La remorque doit avoir une masse en charge d'au moins 800 kg;

10) des candidats au permis de conduire de la catégorie D:

d'un véhicule automoteur destiné au transport de personnes d'une longueur de plus de 11,5 m et d'une largeur d'au moins 2,40 m et qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h, qui est équipé du système ABS et d'un chronotachygraphe conforme au règlement (CEE) n° 3821/85 précité ainsi que de deux rétroviseurs extérieurs de chaque côté conformes aux exigences de l'article 48 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité et qui est

conçu et construit pour le transport de 28 passagers au moins, outre le conducteur, strapontins exclus;

11) des candidats au permis de conduire de la catégorie DE:

d'un ensemble de véhicules couplés qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h, dont le véhicule tracteur répond aux exigences des véhicules d'instruction correspondant à la catégorie D et dont la remorque a une masse maximale autorisée d'au moins 1.250 kg et une largeur d'au moins 2,40 m. Le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée d'une largeur et d'une hauteur de 2 m au moins. La remorque doit avoir une masse en charge d'au moins 800 kg;

12) des candidats au permis de conduire de la catégorie D1:

d'un véhicule automoteur destiné au transport de personnes, d'une masse maximale autorisée d'au moins 4.000 kg, d'une longueur d'au moins 5 m, qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h et qui est équipé du système ABS et d'un chronotachygraphe conforme au règlement (CEE) n° 3821/85 précité ainsi que de deux rétroviseurs extérieurs de chaque côté conformes aux exigences de l'article 48 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité et qui est conçu et construit pour le transport de 12 passagers au moins et de 16 passagers au maximum, outre le conducteur;

13) des candidats au permis de conduire de la catégorie D1E:

d'un ensemble de véhicules couplés qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h, dont le véhicule tracteur répond aux exigences des véhicules d'instruction correspondant à la catégorie D1 et dont la remorque a une masse maximale autorisée d'au moins 1.250 kg. Le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée d'une largeur et d'une hauteur de 2 m au moins. La remorque doit avoir une masse en charge d'au moins 800 kg.

Les véhicules utilisés pour l'instruction des candidats aux catégories C, CE, C1, D ou D1 du permis de conduire, ainsi que les véhicules de traction utilisés pour l'instruction des candidats aux catégories CE, C1E, DE ou D1E du permis de conduire doivent être munis d'une seconde commande efficace du frein de service à portée de l'instructeur.

Les véhicules d'instruction correspondant aux catégories C ou C1 du permis de conduire et les véhicules de traction utilisés pour l'instruction des candidats aux catégories CE ou C1E du permis de conduire doivent être conçus et construits pour le transport de 3 passagers au moins, y compris le conducteur, et offrir des places assises qui doivent être confortables et auxquelles doit correspondre une partie non encombrée du plancher.

L'instruction et l'examen pratiques doivent obligatoirement se faire sur le véhicule spécialement aménagé dont dispose l'instructeur, sauf dans des cas exceptionnels autorisés par le ministre.

Les véhicules d'instruction peuvent être utilisés en commun par plusieurs auto-écoles.

Les véhicules doivent être convenablement entretenus et se trouver dans un parfait état technique. Dès sa mise en service, tout nouveau véhicule d'instruction doit être couvert par une attestation de conformité délivrée par le ministre sur base d'un rapport de vérification établi par l'organisme chargé du contrôle technique des véhicules. Ses critères de définition doivent être prévus par le procès-verbal d'agréation couvrant le modèle de véhicule en cause et figurer sur la carte d'immatriculation qui doit porter la mention «véhicule d'instruction».

Le patron-instructeur et les instructeurs à son service sont conjointement responsables de la présence et de l'état réglementaires du matériel d'instruction prévu au présent règlement.

Pour se préparer à l'épreuve pratique, le candidat au permis de conduire de la catégorie F qui justifie avoir réussi l'épreuve théorique est autorisé à conduire, sans l'assistance d'un instructeur agréé, un véhicule correspondant à la catégorie du permis de conduire sollicité, à condition que ce véhicule soit couvert par une assurance spéciale.

Au cours de l'apprentissage pratique il est interdit aux candidats au permis de conduire des catégories A1, A2 et A de transporter une deuxième personne sur le motocycle servant à l'apprentissage. Cette interdiction ne vaut pas pour transporter l'instructeur en relation avec l'apprentissage pratique en vue de l'obtention des catégories A1, A2 et A du permis de conduire.

Le candidat au permis de conduire des catégories A1, A2 et A ainsi que l'instructeur l'accompagnant, soit comme passager, soit en le suivant sur un motocycle, doivent porter les vestes de sécurité dont question sous 1), 2) et 3) ci-avant.

Les véhicules utilisés pour l'apprentissage et l'examen pratiques doivent correspondre à la catégorie de permis de conduire sollicitée et répondre aux critères minima prescrits pour les véhicules d'examen. Sans préjudice du droit des instructeurs d'utiliser en commun les véhicules utilisés pour l'apprentissage et l'examen pratiques, l'instructeur doit disposer des véhicules d'écolage utilisés pour l'apprentissage pratique.

Toutefois, les véhicules correspondant à la catégorie F qui sont utilisés pour l'apprentissage et l'examen pratiques peuvent être mis à la disposition par le candidat. Il en est de même pour les véhicules spécialement aménagés en fonction d'un handicap du candidat.»

Art. 18.

Toute personne agréée pour exercer la profession d'instructeur en tant que patron-instructeur doit justifier disposer, outre le matériel d'instruction prescrit par l'article 17, d'une salle d'instruction:

– d'une grandeur appropriée: comportant une superficie minimale de 1,5 m^2/personne
– offrant des places assises avec possibilité d'écrire
– aérée, chauffée et munie d'installations sanitaires ainsi que d'un extincteur
– qui dispose d'un accès séparé (au cas où la salle d'instruction dépend d'un domicile privé) et d'un éclairage de secours marquant la sortie
– qui ne doit pas dépendre d'un débit de boissons
– qui est munie d'un panneau fixé à un endroit visible et indiquant l'interdiction de fumer.

Lors des leçons d'instruction, le nombre de candidats ne doit dépasser le nombre de places assises et ne peut en aucun cas être supérieur à 25.

Les salles d'instruction peuvent être utilisées par plusieurs auto-écoles; ces arrangements doivent faire l'objet d'une convention écrite entre parties à produire au ministre.

Sauf autorisation individuelle du ministre, l'instruction théorique doit obligatoirement être enseignée dans la salle d'instruction visée ci-dessus.

Chapitre IV.- L'instruction et l'examen des candidats

Art. 19.

L'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire a pour objectif d'apprendre aux candidats-conducteurs une conduite sûre leur permettant de:

– discerner les dangers engendrés par la circulation et en évaluer la gravité;
– maîtriser leur véhicule afin de ne pas créer de situations dangereuses et réagir de façon appropriée si de telles situations surviennent;
– observer les dispositions légales en matière de circulation routière, notamment celles qui ont pour objet de prévenir les accidents de la route et d'assurer la fluidité de la circulation;
– déceler les défauts techniques les plus importants de leur véhicule, notamment ceux qui mettent en cause la sécurité, et y faire remédier de façon adéquate;
– tenir compte de tous les facteurs qui affectent le comportement des conducteurs (alcool, fatigue, déficience de la vue, etc.) afin de conserver le plein usage des capacités nécessaires à la sûreté de la conduite;
– contribuer à la sécurité de tous les usagers, en particulier des catégories plus faibles, par une attitude respectueuse de la personnalité d'autrui.

Par ailleurs, l'instruction théorique et pratique comporte l'enseignement des connaissances, aptitudes et comportements qui font partie des matières sur lesquelles le candidat-conducteur est examiné lors des épreuves de l'examen du permis de conduire en vue de l'obtention d'un permis de conduire conformément à la législation en vigueur.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«**Art. 20.**

L'instruction pratique des candidats doit être individuelle.

L'instructeur agréé qui enseigne l'art de conduire un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules est considéré comme seul conducteur du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'examen pratique; sur le plan de la responsabilité civile, cette règle vaut également lorsque l'apprentissage et l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire des catégories A1, A2 et A se font au moyen de deux véhicules.

Art. 21.

L'instruction des candidats est consignée sur le certificat d'apprentissage prévu à l'article 79 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

L'instructeur et le candidat doivent signer le certificat d'apprentissage pour certifier que l'instruction prescrite pour l'obtention de la catégorie sollicitée du permis de conduire a été accomplie.»

Art. 22.

Les installations et le matériel d'instruction visés au chapitre III ainsi que l'apprentissage théorique et pratique des candidats-conducteurs sont contrôlés périodiquement par des personnes désignées par le ministre. Les instructeurs fourniront toute assistance utile au cours de ces contrôles.

Art. 23.[1]

(Règl. g.-d. du 12 mai 2011)

«Sans préjudice des dispositions du troisième alinéa, les dispositions de l'article 2 entreront en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit la publication du présent règlement grand-ducal au Mémorial.»

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Il en est de même des dispositions relatives au chargement et à l'équipement par deux rétroviseurs extérieurs réglementaires des véhicules appartenant aux catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E.»

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«Les véhicules correspondant à la catégorie A qui ont été utilisés pour l'instruction et la réception des examens pratiques du permis de conduire avant le 31 décembre 2013 et qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent règlement peuvent être maintenus en service jusqu'au 31 décembre 2018.

Les véhicules correspondant aux catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E qui ont été utilisés pour l'instruction et la réception des examens pratiques du permis de conduire avant le 20 janvier 2007 et qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent règlement peuvent être maintenus en service jusqu'au 19 janvier 2017.»

Chapitre VI.- Dispositions finales

Art. 24.

(Règl. g.-d. du 12 mai 2011)

«Les infractions aux dispositions des articles 1er, 5, 8, 10, 17, 18, 20 et 21 sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, par une amende de 25 à 250 euros.»

Art. 25.

Le règlement ministériel du 29 mai 1992 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur des candidats-conducteurs de véhicules automoteurs, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite, est abrogé.

Art. 26.

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

1. La dernière phrase du paragraphe 2. de l'article 72 modifié est supprimée.
2. Le premier alinéa du paragraphe 2. de l'article 79 modifié est supprimé.
3. Les trois derniers alinéas du paragraphe 3. ainsi que le deuxième alinéa sous b) du paragraphe 4. de l'article 80 modifié sont supprimés.
4. Le deuxième alinéa du paragraphe 2. de l'article 81 modifié est supprimé.

   Le quatrième alinéa du paragraphe 3. dudit article 81 est remplacé par le texte suivant: «L'examen pratique consiste dans la conduite d'un véhicule correspondant à la catégorie de permis à délivrer ou à restituer.»

   Le paragraphe 4. dudit article 81 est remplacé par le texte suivant: «Sans préjudice des modalités de réception particulières des épreuves prévues pour l'obtention des permis de conduire «instructeur» et «apprenti-instructeur» les candidats sont examinés par un examinateur agréé par le ministre des Transports.»
5. L'article 85 modifié est abrogé.

Art. 27.

Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le 1er septembre 2000.

---

1 Conformément au règlement grand-ducal du 12 mai 2011, les coûts maxima des leçons d'instruction ont été supprimés.

Règlement grand-ducal du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire,[1]

(Mém. A - 79 du 2 juin 2004, p. 1140)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 26 mai 2009

(Mém. A - 118 du 28 mai 2009, p. 1692; Dir. 2007/38 et 2008/65)

Règlement grand-ducal du 8 décembre 2011

(Mém. A - 255 du 16 décembre 2011, p. 4288; dir. 2006/126)

Règlement grand-ducal du 3 décembre 2013.

(Mém. A - 216 du 13 décembre 2013, p. 3874; dir. 2012/36/UE)

Texte coordonné au 13 décembre 2013

Version applicable à partir du 17 décembre 2013

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

Art. 1er.

«En vue de l'obtention du permis de conduire de la catégorie sollicitée le candidat doit avoir au moins les connaissances et les aptitudes de conduire qui satisfont aux exigences du présent règlement grand-ducal.»

Chapitre Ier.- «L'épreuve théorique

Partie générale»[2]

Art. 2.

A l'épreuve théorique le candidat doit faire preuve d'une connaissance raisonnée:

a) – des dispositions réglementaires en matière de circulation sur toutes les voies publiques et en particulier celles concernant la signalisation, y compris le marquage, les règles de priorité et les limitations de vitesse;
   – de la réglementation relative aux documents administratifs liés à l'utilisation du véhicule;

b) des prescriptions techniques sur la sécurité des véhicules en circulation, notamment:
   – des éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite: pouvoir détecter les défectuosités les plus courantes pouvant affecter notamment le système de direction, de suspension, de freinage, les pneus, les feux et clignotants, les catadioptres, les rétroviseurs, les lave-glaces et essuie-glaces, le système d'échappement et les ceintures de sécurité;
   – des principes les plus importants afférents au respect des distances de sécurité entre les véhicules, à la distance de freinage et à la tenue de route du véhicule dans diverses conditions météorologiques et d'état des chaussées;
   – des risques de conduite liés aux différents états de la chaussée et notamment leurs variations avec les conditions atmosphériques, de jour ou de nuit;
   – des caractéristiques des différents types de routes et des prescriptions légales qui en découlent;
   – des équipements de sécurité des véhicules, notamment sur l'utilisation des ceintures de sécurité et sur l'équipement de sécurité concernant les enfants;
   – des règles d'utilisation du véhicule en relation avec le respect de l'environnement, de l'utilisation (pertinente) des avertisseurs sonores, de la consommation de carburant modérée, de la limitation des émissions polluantes, etc;

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

   «– des conditions de circulation et de sécurité particulières dans les tunnels.»

c) des règles de conduite conformes aux normes de sécurité de la circulation, y compris:
   – l'importance de la vigilance et les attitudes à l'égard des autres usagers, les fonctions de perception, d'évaluation et de décision, notamment temps de réaction et modification des comportements du conducteur liés aux effets de l'alcool, des drogues et des médicaments, des états émotionnels et de la fatigue;

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.
2 Intitulé modifié par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009

- les dangers de la circulation tels que le danger des manœuvres de dépassement, de l'influence des conditions atmosphériques (neige, pluie, brouillard, vent latéral, hydroplanage), du comportement des autres usagers de la route et en particulier des personnes âgées et des enfants;
- les risques spécifiques liés à l'inexpérience d'autres usagers de la route, aux catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les enfants, les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite;
- les risques inhérents à la circulation et à la conduite de divers types de véhicules et aux différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs;
- des facteurs de sécurité concernant le chargement du véhicule et les personnes transportées;
- les précautions nécessaires à prendre en quittant le véhicule.

d) des règles générales spécifiant le comportement que doit adopter le conducteur en cas d'accident (baliser, alerter) et mesures qu'il peut prendre, le cas échéant, pour venir en aide aux victimes d'accidents de la route.

Il doit par ailleurs avoir des connaissances de base sur la fonction et l'emploi des éléments techniques du véhicule qui sont essentiels pour la protection des occupants.

«Partie spécifique»[1]

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Art. 3.

Hormis les matières énumérées à l'article 2, le candidat au permis de conduire des catégories B ou F doit également posséder des connaissances de base de l'entretien simple des dispositifs et parties du véhicule ainsi que du contrôle sommaire de leur état de fonctionnement.

Il doit en outre faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants:

- réglementation relative au transport de personnes
- réglementation relative au transport de choses
- les précautions à prendre lors du transport de choses.

Art. 3bis.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Hormis les matières énumérées à l'article 2, le candidat au permis de conduire des catégories AM, A1 et A2 doit également posséder des connaissances de base de l'entretien simple des dispositifs et parties du véhicule ainsi que du contrôle sommaire de leur état de fonctionnement.»

Il doit en outre faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants:

- utilisation des équipements de protection tels que gants, bottes et vêtements
- port du casque
- visibilité des conducteurs de deux-roues motorisés ainsi que leur perception par les autres usagers de la route
- vulnérabilité des deux-roues motorisés dans la circulation routière
- influence du vent sur la trajectoire du véhicule
- risques liés aux parties glissantes de la chaussée tels que les plaques d'égouts et les marquages routiers
- spécificités de la conduite en virage
- chargement du véhicule
- réglementation relative au transport de personnes.»

Art. «3ter.»[2]

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Hormis les matières énumérées à l'article 2, le candidat au permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E doit également posséder des connaissances de base du fonctionnement et de l'entretien simple des dispositifs et parties du véhicule.»

Il doit en outre faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants:

- influence du vent sur la trajectoire du véhicule;
- réglementation en matière de poids et dimensions;
- réglementation relative aux heures de repos et de conduite et à l'utilisation du chronotachygraphe;
- principes de fonctionnement des systèmes de freinage et de ralentisseurs;

1 Intitulé inséré par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 26 mai 2009.

– gêne de la visibilité causée pour le conducteur et pour les autres usagers, par les caractéristiques de leur véhicule;
– précautions à prendre lors des dépassements à cause des risques liés aux projections d'eau et de boue.

Par ailleurs, il doit être apte à prendre les dispositions particulières relatives à la sécurité du véhicule, connaître les prescriptions réglementaires relatives aux personnes ou marchandises transportées et posséder des notions élémentaires de premiers secours.

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«Par dérogation à ce qui précède, les candidats au permis de conduire pour la conduite des véhicules des catégories C1 ou C1E qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, sont dispensés de faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants:

– réglementation relative aux heures de repos et de conduite et à l'utilisation du chronotachygraphe
– prescriptions réglementaires relatives aux personnes ou marchandises transportées.»

Chapitre II.- L'épreuve pratique

Art. 4.

L'épreuve pratique comporte des manœuvres et un trajet sur la voie publique.

Dans la mesure du possible,

– les manœuvres ont lieu sur un terrain d'épreuve spécial;

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«– l'aptitude de conduire du candidat en circulation sera examinée en le faisant participer tant à la circulation urbaine qu'à la circulation sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des autoroutes ainsi que dans des tunnels.»

Art. 5.

Le candidat doit pouvoir montrer qu'il est apte à se préparer à une conduite sûre:

– en effectuant le réglage nécessaire pour avoir une position assise correcte;
– en ajustant les rétroviseurs, la ceinture de sécurité et les appuis-tête;
– en mettant les équipements de protection tels que gants, bottes, vêtements et casque;
– en contrôlant la fermeture des portes;
– en réalisant un contrôle aléatoire, notamment, de l'état des pneumatiques, des systèmes de freinage, des organes de direction, des niveaux d'huile, des appareils d'éclairage, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore.

Art. 6.

Le candidat doit pouvoir effectuer les principales opérations, manœuvres et exercices suivants pour prouver qu'il est maître de son véhicule:

– mettre en marche le moteur et en démarrant sans à-coups (aussi bien sur le plat, qu'en montée ou en descente);
– effectuer une marche arrière, en maintenant une trajectoire rectiligne et en utilisant la voie de circulation adaptée pour tourner à droite ou à gauche à un angle de rue;
– faire un demi-tour en utilisant les marches avant et arrière;
– freiner pour s'arrêter avec précision, si nécessaire en utilisant la capacité maximale de freinage du véhicule, si les conditions de la route et de la circulation le permettent;
– garer le véhicule et quitter un espace de stationnement (parallèle, oblique ou perpendiculaire) en marche avant et en marche arrière, aussi bien sur le plat qu'en montée et qu'en descente.

Le candidat doit pouvoir effectuer les situations suivantes en toute sécurité et avec les précautions requises:

– observer, y compris à l'aide des rétroviseurs, le profil de la route, la signalisation, les risques présents ou prévisibles;
– communiquer avec les autres usagers de la route à l'aide de moyens autorisés;
– réagir efficacement en cas de danger aux situations réelles de risque;
– observer les dispositions légales en matière de circulation routière et les injonctions des personnes autorisées à régler la circulation;
– respecter les autres usagers;
– quitter le bord du trottoir et/ou l'emplacement de stationnement;
– circuler en occupant une position correcte sur la chaussée et en adaptant la vitesse aux conditions de circulation et au tracé de la route;

– maintenir les distances entre véhicules;
– changer de voie de circulation;
– contourner des véhicules en stationnement et à l'arrêt, ainsi que des obstacles;
– croiser des véhicules y compris dans des passages étroits;
– négocier des virages;
– dépasser dans diverses situations;
– aborder et franchir des passages à niveau, des passages pour piétons;
– aborder et franchir des intersections;
– tourner à droite et à gauche aux intersections ou pour quitter la chaussée;
– prendre les précautions nécessaires avant de quitter le véhicule.

Les prescriptions des articles 5 et 6 ne valent que pour autant qu'elles soient compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

Art. 7.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Le candidat au permis de conduire des catégories A1 et A2 doit pouvoir effectuer, pour prouver qu'il est maître de son véhicule, les principales opérations, les manoeuvres et exercices suivants:»

– débéquiller le motocycle et le déplacer sans l'aide du moteur en marchant à côté;
– garer le motocycle en le mettant sur sa béquille;
– faire un demi-tour en U sur un espace limité;
– faire une manœuvre en deuxième ou troisième vitesse à une vitesse d'au moins 30 km/h;
– faire une manœuvre d'esquive à une vitesse d'au moins 50 km/h;
– conserver l'équilibre du véhicule à diverses vitesses, y compris à faible allure et dans diverses situations de conduite, y compris lors du transport d'un passager;
– incliner pour virer;
– maîtriser le véhicule lors de l'accélération et du freinage, en particulier lors d'un freinage d'urgence à une vitesse d'au moins 50 km/h;
– passer entre des obstacles placés sur le circuit sans les renverser ni les déplacer;
– passer sur une planche ou sur un autre obstacle;
– maintenir le véhicule à l'intérieur des bornes délimitant le parcours d'exercice;
– démarrer en côte.

Dans la mesure du possible, ces opérations, manœuvres et exercices ont lieu sur un terrain d'épreuve spécialement aménagé.

Art. 8.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Le candidat au permis de conduire de la catégorie BE doit pouvoir montrer qu'il est apte à se préparer à une conduite sûre:»

– en contrôlant le dispositif d'attelage ainsi que le système de freinage et le bon fonctionnement du circuit électrique;
– en contrôlant les éléments liés à la sécurité du chargement du véhicule, notamment la caisse, les tôles, les portes de chargement, le mode de chargement et l'arrimage de la charge.

Il doit pouvoir effectuer, pour prouver qu'il est maître de son véhicule les principales opérations, les manœuvres et exercices suivants:

– être à même de procéder à l'attelage de la remorque ou semi-remorque à son véhicule tracteur et à son dételage de celui-ci;
– faire demi-tour et effectuer une marche arrière en décrivant une courbe.

Art. 9.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«Le candidat au permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E doit pouvoir montrer qu'il est apte à se préparer à une conduite sûre:»

– en vérifiant le bon fonctionnement de l'assistance de freinage et de direction;
– en procédant au contrôle des différents éléments du tableau de bord, y compris le chronotachygraphe; *(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)* «cette dernière exigence ne s'applique pas aux candidats au permis de conduire pour la conduite des véhicules des catégories C1 ou C1E qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.»

– en contrôlant le dispositif d'attelage ainsi que les connexions des systèmes de freinage et du circuit électrique;
– en contrôlant les éléments liés à la sécurité du chargement du véhicule, notamment la caisse, les tôles, les portes de chargement, le verrouillage de la cabine, le mode de chargement et l'arrimage de la charge;
– en montrant qu'il est apte à prendre les dispositions particulières relatives à la sécurité du véhicule et de ses occupants.

Il doit pouvoir effectuer, pour prouver qu'il est maître de son véhicule, les principales manœuvres et exercices suivants:
– être à même de procéder à l'attelage de la remorque ou semi-remorque à son véhicule tracteur et à son dételage de celui-ci;
– utiliser les divers systèmes de freinage;
– utiliser des systèmes de réduction de la vitesse autres que les freins;
– adapter la trajectoire du véhicule en virage compte tenu de la longueur et de ses porte-à-faux;
– effectuer une mise à quai en ligne droite ou en partant d'un angle de 90°;
– se garer pour charger ou laisser descendre en sécurité des passagers;
– faire demi-tour et effectuer une marche arrière;

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«– conduire de manière à garantir la sécurité et à réduire la consommation de carburant et les émissions lors de l'accélération, la décélération, des montées et des descentes, si nécessaire en changeant les vitesses manuellement.»

Les prescriptions du présent article ne valent que pour autant qu'elles soient compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

Art. 10.

Sur la voie publique l'examinateur s'assure notamment que le candidat:
– circule dans les conditions prescrites par les articles 117 à 128 modifiés de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
– maîtrise le véhicule en faisant usage correct notamment, de l'embrayage, de la boîte de vitesses, de l'accélérateur et des différents systèmes de freinage;
– utilise correctement les dispositifs de sécurité du véhicule tels que les ceintures de sécurité et les appuis-tête;
– utilise correctement les dispositifs d'éclairage du véhicule, ses dispositifs avertisseurs et ses dispositifs auxiliaires;
– accélère jusqu'à une vitesse convenable tout en maintenant le véhicule sur une trajectoire en ligne droite, même lors des changements de vitesse;
– respecte les limitations de la vitesse réglementaires;
– adapte la vitesse lors d'un changement de direction à un carrefour à droite ou à gauche, éventuellement dans des espaces étroits et en maîtrisant la trajectoire du véhicule;
– maintient une distance suffisante entre son véhicule et celui qui le précède ou entre son véhicule et les véhicules circulant parallèlement;
– prend correctement les virages à droite et à gauche;
– exécute correctement les manœuvres de dépassement;
– circule sûrement en utilisant correctement les rétroviseurs et en regardant en cas de besoin par-dessus l'épaule;
– fait preuve d'un comportement défensif et courtois au volant, qu'il prend en compte l'état de la chaussée et les conditions météorologiques, les intérêts des autres véhicules et des autres usagers de la route et qu'il dispose de capacités d'anticipation suffisantes;

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2013)

«– fait preuve d'une conduite économique, sûre et efficace du point de vue énergétique.»

Les prescriptions du présent article ne valent que pour autant qu'elles soient compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

Art. 11.

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«La durée de l'épreuve pratique est fixée comme suit:
– pour la catégorie A2: 40 minutes
– pour la catégorie A1: 40 minutes
– pour la catégorie B: 40 minutes
– pour la catégorie BE: 40 minutes
– pour la catégorie C: 60 minutes
– pour la catégorie CE: 90 minutes

– pour la catégorie C1: 60 minutes
– pour la catégorie C1E: 60 minutes
– pour la catégorie D: 90 minutes
– pour la catégorie DE: 60 minutes
– pour la catégorie D1: 60 minutes
– pour la catégorie D1E: 40 minutes
– pour la catégorie F: 20 minutes»

La distance parcourue doit permettre à l'examinateur de vérifier les aptitudes du candidat de conduire les véhicules correspondant à la catégorie ou à la sous-catégorie du permis de conduire sollicitée, en tenant compte des exigences des articles 5, 6, 7, 8, 9 et 10 du présent règlement.

Chapitre III.- Dispositions diverses

Art. 12.

Les manœuvres dont question aux quatrième, cinquième et huitième tirets de l'article 7 du présent règlement seront appliquées à partir du 1er janvier 2005.

Art. 13.

Si le candidat passe l'épreuve pratique sur un véhicule muni d'équipements spéciaux, il en sera fait mention sur le permis de conduire.

Art. 14.

Dans des cas dûment justifiés, il peut exceptionnellement être dérogé aux dispositions du présent règlement par des autorisations individuelles, accordées par le Ministre, les commissions spéciales prévues à l'article 90 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité demandées en leur avis.

Art. 15.

Le règlement ministériel du 19 août 1996 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire est abrogé.

Art. 16.

Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.[1]

(Mém. A - 204 du 16 octobre 2009, p. 3514; dir. 2003/59; rectificatif Mém. A - 7 du 19 janvier 2010, p. 58)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 8 décembre 2011

(Mém- A - 255 du 16 décembre 2011, p. 4288 ; dir. 2006/126)

Règlement grand-ducal du 13 avril 2012.

(Mém. A - 77 du 24 avril 2012, p. 851)

Texte coordonné au 24 avril 2012

Version applicable à partir du 19 janvier 2013

Chapitre Ier.- Qualification initiale et formation continue

Art. 1er. La qualification initiale

La qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1. de la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie comporte au moins l'enseignement de toutes les matières visées dans la liste figurant à l'annexe, section 1 du présent règlement.

L'accès à la qualification initiale ne nécessite pas la détention préalable du permis de conduire correspondant.

La durée de cette qualification initiale est de deux cent quatre-vingts heures.

Chaque candidat doit effectuer au moins vingt heures de conduite individuelle dans un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire pour laquelle une qualification est suivie et répondant aux exigences de l'article 17 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs.

Chaque candidat peut effectuer huit heures au maximum des vingt heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit.

Pour les conducteurs visés au paragraphe (5) de l'article 6 la durée de la qualification initiale est de soixante-dix heures, dont cinq heures de conduite individuelle.

Le financement de la qualification initiale est pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre agréé.

Art. 2. La qualification initiale accélérée

La qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2. de la loi du 5 juin 2009 précitée, comporte au moins l'enseignement de toutes les matières figurant à l'annexe, section 1 du présent règlement.

L'accès à la qualification initiale accélérée ne nécessite pas la détention préalable du permis de conduire correspondant.

La durée de la qualification initiale accélérée est de cent quarante heures.

Chaque candidat doit effectuer au moins dix heures de conduite individuelle dans un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire pour laquelle une qualification est suivie et répondant aux exigences de l'article 17 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 précité.

Chaque candidat peut effectuer quatre heures au maximum des dix heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit.

1 Base légale: loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Pour les conducteurs visés au paragraphe (5) de l'article 6, la durée de la qualification initiale accélérée est de trente-cinq heures dont deux heures et demie de conduite individuelle.

Le financement de la qualification initiale accélérée est pris en charge entièrement par l'Etat suivant les modalités arrêtées par le biais d'une convention avec le centre de formation agréé.

Art. 3. Certificat de formation attestant de la qualification initiale

1. Certificat de formation attestant d'une qualification initiale.

La formation et l'examen ont lieu dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé «centre de formation», par le ministre ayant dans ses attributions les transports, ci-après désigné «le ministre».

A l'issue de cette formation, le conducteur est soumis à un examen écrit ou oral, agréé par le ministre, dont les modalités sont prévues à l'annexe, section 2. Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis d'une commission consultative visée à l'article 17, dénommée ci-après «la commission consultative».

En cas de réussite de l'examen, un certificat de formation attestant d'une qualification initiale est délivré au conducteur par le ministre.

2. Certificat de formation attestant d'une qualification initiale accélérée.

La formation et l'examen ont lieu dans un centre de formation.

A l'issue de cette formation, le conducteur est soumis à un examen écrit ou oral, agréé par le ministre, dont les modalités sont prévues à l'annexe, section 3. Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis de la commission consultative.

En cas de réussite de l'examen, un certificat de formation attestant d'une qualification initiale accélérée est délivré au conducteur par le ministre.

Art. 4. La formation continue

La formation continue prévue à l'article 3, sous 3. de la loi du 5 juin 2009 précitée, consiste en une formation, organisée par un centre de formation, permettant aux titulaires du certificat de formation ou d'un document reconnu comme équivalent de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier. Elle vise à approfondir et à réviser certaines des matières de la liste figurant à l'annexe, section 1.

La durée de la formation continue est de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensée par périodes de sept heures au minimum. La formation continue peut être suivie en deux étapes.

Cette formation peut être dispensée partiellement en recourant à des simulateurs haut de gamme.

Art. 5. Certificat de formation attestant de la formation continue

(1) La formation continue a lieu dans un centre de formation. A l'issue de la formation, un certificat de formation attestant de la formation continue est délivré au conducteur par le ministre.

Les conducteurs doivent suivre une formation continue tous les cinq ans avant la fin de la période de validité du certificat de formation attestant de la formation continue.

Le financement de la formation continue est pris en charge pour un tiers par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre agréé.

Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel le conducteur est embauché.

(2) Si un conducteur change d'employeur, la formation continue déjà effectuée est prise en compte.

(3) Les titulaires des certificats de formation dont question aux articles 3 et 5 ainsi que les titulaires d'un document reconnu comme équivalent, qui ont arrêté l'exercice de la profession et qui ne répondent plus aux exigences au regard des qualifications et de la formation continue prescrites par le présent règlement grand-ducal, doivent suivre une formation continue avant de reprendre l'exercice de la profession.

(4) Les conducteurs ayant suivi une formation continue pour l'une des catégories de permis de conduire prévues à l'article 6, paragraphes (1) et (2), sont dispensés de suivre une formation continue pour une autre des catégories de permis de conduire prévues auxdits points.

(5) Les conducteurs qui ont obtenu le certificat de capacité professionnelle prévu par la directive 96/26/CE du Conseil sont dispensés des enseignements et des examens visés aux articles 1er, 2 et 3, dans les matières couvertes par l'examen prévu dans le cadre de ladite directive.

Art. 6. L'accès à la qualification initiale

(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)

«(1) Les conducteurs d'un véhicule destiné aux transports de marchandises peuvent conduire:

a) à partir de l'âge de 18 ans
   – un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories C ou CE, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. de la loi du 5 juin 2009 précitée,
   – un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories C1 ou C1E, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 2. de la loi du 5 juin 2009 précitée;

b) à partir de l'âge de 21 ans, un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories C ou CE, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 2. de la loi du 5 juin 2009 précitée.

(2) Les conducteurs d'un véhicule destiné aux transports de voyageurs peuvent conduire:

a) à partir de l'âge de 21 ans
   – un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories D ou DE, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. de la loi du 5 juin 2009 précitée,
   – un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories D ou DE, pour effectuer des transports de voyageurs sous forme de service régulier dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 kilomètres ainsi qu'un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories D1 ou D1E, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 2. de la loi du 5 juin 2009 précitée;

b) à partir de l'âge de 23 ans, un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories D ou DE, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 2. de la loi du 5 juin 2009 précitée.»

(3) Toutefois, un conducteur peut être autorisé à conduire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg avant l'obtention du certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. de la loi du 5 juin 2009 précitée, dans le cadre d'une formation en alternance d'au moins six mois sur une période maximale de 18 mois à compter de la signature d'un contrat de louage de service avec une entreprise. Dans le cadre de cette formation, l'examen visé à l'article 3 sous 1. peut être effectué par étapes.

(4) Sans préjudice des limites d'âge fixées au paragraphe (1), les conducteurs effectuant des transports de marchandises, titulaires du certificat de formation visé à l'article 3 de la loi du 5 juin 2009 précitée, pour l'une des catégories de véhicules prévues au paragraphe (1), sont dispensés d'obtenir un tel certificat de formation pour une autre des catégories de véhicules y prévues.

Cette disposition s'applique dans les mêmes conditions aux conducteurs effectuant des transports de voyageurs pour les catégories visées au paragraphe (2).

(5) Les conducteurs effectuant des transports de marchandises qui élargissent ou changent leurs activités pour effectuer du transport de voyageurs, ou inversement, et qui sont titulaires du certificat de formation visé respectivement à l'article 3 sous 1. et 2. de la loi du 5 juin 2009 précitée, ne doivent plus refaire les parties communes aux qualifications initiales, mais uniquement les parties spécifiques à la nouvelle qualification.

(6) Le ministre peut dispenser, sur avis de la commission consultative, le conducteur, titulaire du certificat de capacité professionnelle prévu par la directive 96/26/CE du Conseil des examens visés à l'article 3, sous 1. et 2. dans les matières couvertes par l'examen prévu dans le cadre de ladite directive et, le cas échéant, de la fréquentation de la partie des cours correspondant à ces matières.

Art. 7. L'attestation de la formation

La détention des certificats de formation, prévus aux articles 3 et 5, est attestée par le ministre moyennant l'apposition du code communautaire correspondant prévu par la directive 2006/126/CE précitée,

– soit sur le permis de conduire en cours de validité des conducteurs ayant leur résidence normale au Luxembourg, telle que définie par la directive 2006/126/CE précitée;
– soit sur la carte de qualification de conducteur correspondant au modèle figurant à l'annexe II de la directive 2003/59/CE précitée.

Les cartes de qualification de conducteur délivrées par un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

Il en est de même de l'attestation de conducteur prévue par le règlement (CE) n° 484/2002 ainsi que de tout certificat national dont les Etats membres reconnaissent mutuellement la validité sur leur territoire, servant aux conducteurs visés à l'article 1er sous b) de la loi du 5 juin 2009 précitée, de moyen pour prouver leur régularité au regard des qualifications et formation dont question aux articles 1er, 2 et 4 du présent règlement.

Chapitre II.- Le centre de formation

Art. 8. Principes relatifs au centre de formation

Les cours de qualification initiale et continue prévus aux articles 1er, 2 et 4 du présent règlement ont lieu dans un centre de formation qui doit répondre aux exigences du présent chapitre.

Le centre de formation doit offrir l'ensemble des cours de formation, volet théorique et pratique, requis pour la délivrance d'un certificat de formation, tel que prévu par les articles 3 et 5 du présent règlement.

(Règl. g.-d. du 13 avril 2012)

«Il doit avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité suivant les normes ISO 9001.»

Art. 9. Infrastructures du centre de formation

Les infrastructures du centre de formation doivent être aménagées dans une enceinte fermée dont les entrées et les sorties sont contrôlées par l'exploitant du centre de formation. Une surveillance particulière de l'accès et de l'utilisation des pistes d'exercice doit être prévue.

Art. 10. Les pistes servant à la qualification initiale et à la formation continue

(1) L'équipement technique des pistes doit être conçu de manière à permettre une exploitation continue, hormis les interruptions dictées par les besoins de maintenance et de réparation du matériel ou par des conditions atmosphériques exceptionnelles.

(2) Toutes les pistes doivent être munies d'un abri de dimensions suffisantes pour permettre à l'ensemble des candidats d'un groupe de se protéger contre les intempéries lors de l'instruction introductive à un atelier pratique.

(3) Des extincteurs portatifs d'une capacité d'au moins 6 kg doivent être installés en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité à proximité des différents exercices ainsi que dans tous les abris.

(4) Aux endroits critiques les pistes doivent être longées de systèmes de sécurité latéraux permettant l'immobilisation des véhicules en toute sécurité. Tout objet rigide qui est implanté dans les zones de sécurité des pistes ou dans les terre-pleins situés entre les pistes, et qui est susceptible de représenter un danger potentiel de collision pour un véhicule ayant quitté la piste, doit être protégé par des moyens appropriés.

(5) Le centre servant à la formation initiale et continue doit répondre aux exigences spécifiées ci-après et disposer:

– d'une ligne droite qui permet à un camion et un autobus en pleine charge d'effectuer un freinage d'urgence à partir d'une vitesse minimum de 80 km/h sans danger;
– d'un rond-point d'un diamètre extérieur minimum de 60 m;
– d'un plan incliné avec surface glissante et une déclivité d'au moins 9%;
– d'un carrefour avec des signaux colorés lumineux;
– d'une place de manœuvres d'au moins 2.000 m^2;
– d'une infrastructure couverte et fermée d'au moins 300 m^2 pour enseigner le chargement et l'arrimage de différentes marchandises;
– d'un parking suffisant à admettre les voitures privées du personnel du centre et des participants à la formation ainsi que les véhicules de formation et des visiteurs.

Art. 11. Les immeubles du centre de formation

L'immeuble bâti doit être conçu pour abriter les services administratifs du centre de formation, les salles d'instruction ainsi que des locaux sanitaires, dépendances et emplacements de parcage.

Tous les locaux ouverts aux candidats doivent être facilement accessibles aux handicapés, notamment à ceux se déplaçant en fauteuil roulant.

Le bâtiment doit comporter

– des locaux administratifs dont au moins une réception, équipée d'un comptoir d'accueil ainsi que les raccordements nécessaires au réseau des télécommunications pour le téléphone et le télécopieur, des bureaux et des dépôts et archives ainsi qu'un local technique;
– des salles d'instruction en nombre suffisant pour permettre un enseignement séparé de la partie théorique de la formation pour chaque groupe de candidats;
– un local de premier secours équipé, des locaux sanitaires en nombre suffisant, un nombre d'emplacements de parcage à proximité immédiate de l'immeuble correspondant à 110% du nombre de candidats qu'il est possible d'admettre pendant une journée à la formation initiale ou continue.

Art. 12. Le matériel du centre de formation

Le centre doit assurer que le matériel suivant est mis dans le cadre de la formation pratique à la disposition des participants:

Pour l'enseignement pratique des conducteurs effectuant des transports de marchandises:

– tracteur de semi-remorque avec semi-remorque;
– camion avec remorque;
– camion benne avec grue;
– camion citerne qui peut basculer;
– chariot élévateur.

Pour l'enseignement pratique des conducteurs effectuant des transports de voyageurs:

– autobus;
– autocar;
– autobus articulé.

Certains véhicules susmentionnés doivent être à boîte de vitesse à commande manuelle directe, à embrayage automatique ou semi-automatique. Certains véhicules doivent également disposer d'un système de mesure de la consommation de carburant.

Art. 13. Nombre de candidats admis

Le nombre maximum de candidats admis dans un groupe placé sous la responsabilité d'un moniteur ne doit pas dépasser 25 personnes pour les cours de qualification initiale et de formation continue.

Art. 14. Cours offerts

Les cours de qualification initiale et de formation continue doivent régulièrement être offerts en langues allemande, française, luxembourgeoise et portugaise.

(Règl. g.-d. du 13 avril 2012)

«Art. 14bis. Enseignants et instructeurs

(1) Pour l'enseignement de la qualification initiale et de la formation continue, les enseignants doivent remplir les conditions suivantes:

– être titulaires des catégories du permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés; cette condition n'est pas requise pour l'enseignement des matières théoriques et pratiques qui ne sont pas en relation directe avec la conduite des véhicules dont question;
– posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
– être titulaires d'une formation à la sécurité et à la santé.

(2) L'enseignement pratique de conduite de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des instructeurs qui doivent remplir les conditions suivantes:

– être titulaires, depuis trois ans au moins, des catégories du permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés;
– justifier d'une pratique régulière de la conduite de ces véhicules;
– posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
– être titulaires d'une formation à la sécurité et à la santé.

(3) Les instructeurs visés sous (2) doivent participer au moins une fois par an à un cours de recyclage de huit heures sur les matières enseignées ainsi qu'au moins à une formation à la sécurité et à la santé tous les quatre ans.»

Chapitre III.- Dispositions finales

Art. 15. Frais de fonctionnement du centre de formation

Sauf convention particulière tous les frais engendrés par le fonctionnement du centre de formation conformément aux dispositions du présent règlement sont à charge de l'exploitant.

Art. 16.

La phrase introductive du troisième alinéa de l'article 73 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 par la suite est remplacée par le libellé suivant:

«Sans préjudice des dispositions qui précèdent et des qualifications pour conducteurs professionnels instaurées par la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1.

le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, nul ne peut conduire sur la voie publique:»

Art. 17. Commission consultative

Il est institué pour les différentes formations une commission consultative ayant pour mission d'élaborer des propositions pour les plans d'études comportant les programmes et les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Pour les cours de formation, théorique et pratique, l'élaboration des programmes se fait en collaboration avec les chambres professionnelles concernées.

Le ministre nomme les membres de la commission susvisée et arrête les plans d'études, les programmes, les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Sur demande du candidat et sur avis de la commission, le ministre peut accorder une dispense partielle ou totale de la formation théorique ou pratique.

La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement ministériel.

Art. 18.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

———

ANNEXE

Exigences minimales pour la qualification et la formation

Section 1: Liste des matières

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation de la qualification initiale et de la formation continue du conducteur par les États membres doivent porter au moins sur les matières visées dans la présente liste. Les candidats conducteurs doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour conduire en toute sécurité les véhicules de la catégorie de permis concernée.

Le niveau minimal des connaissances ne peut être inférieur au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévus à l'annexe I de la décision 85/368/CEE, c'est-à-dire au niveau atteint lors de la scolarité obligatoire, complétée par une formation professionnelle.

1. Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité

- <u>Tous les permis</u>

  1.1. objectif: connaître les caractéristiques de la chaîne cinématique pour en optimiser l'utilisation

  courbes de couples, de puissance et de consommation spécifique d'un moteur, zone d'utilisation optimale du compte-tours, diagrammes de recouvrement de rapports de boîtes de vitesse;

  1.2. objectif: connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements;

  spécificités du circuit de freinage oléo-pneumatique, limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance;

  1.3. objectif: pouvoir optimiser la consommation de carburant;

  optimalisation de la consommation de carburant à travers l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2.

- <u>Permis C, C + E, C1, C1 + E</u>

  1.4. objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule

  forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, calcul du volume utile, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge;

  principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage, techniques de calage et d'arrimage, utilisation de sangles d'arrimage, vérification des dispositifs d'arrimage, utilisation des moyens de manutention, bâchage et débâchage.

- Permis D, D + E, D1, D1 + E

  1.5. objectif: pouvoir assurer la sécurité et le confort des passagers

  étalonnage des mouvements longitudinaux et latéraux, partage des voiries, placement sur la chaussée, souplesse de freinage, travail du porte-à-faux, utilisation d'infrastructures spécifiques (espaces publics, voies réservées), gestion des conflits entre une conduite en sécurité et les autres fonctions en tant que conducteur, interaction avec les passagers, spécificités du transport de certains groupes de passagers (handicapés, enfants);

  1.6. objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule

  forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité.

2. Application des réglementations

- Tous les permis

  objectif: connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation

  durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements (CEE) n° 567/2006 et n° 3821/85; sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du chronotachygraphe; connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue.

- Permis C, C + E, C1, C1 + E

  objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises

  titres d'exploitation transport, obligations résultant des contrats-types de transport de marchandises, rédaction des documents matérialisant le contrat de transport, autorisations de transport international, obligations résultant de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, rédaction de la lettre de voiture internationale, franchissement des frontières, commissionnaires de transport, documents particuliers d'accompagnement de la marchandise.

- Permis D, D + E, D1, D1 + E

  objectif: connaître la réglementation relative au transport de voyageurs, transport de groupes spécifiques, équipements de sécurité à bord du bus, ceintures de sécurité, chargement du véhicule.

3. Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique

- Tous les permis

  3.1. objectif: être sensibilisé aux risques de la route et aux accidents du travail

  typologie des accidents du travail dans le secteur du transport, statistiques des accidents de la circulation, implication des poids lourds/autocars, conséquences humaines, matérielles, financières;

  3.2. objectif: être capable de prévenir la criminalité et le trafic de clandestins

  information générale, implications pour les conducteurs, mesures de prévention, liste de vérifications, législation relative à la responsabilité des transporteurs;

  3.3. objectif: être capable de prévenir les risques physiques

  principes ergonomiques: gestes et postures à risques, condition physique, exercices de manutention, protections individuelles;

  3.4. objectif: être conscient de l'importance de l'aptitude physique et mentale

  principes d'une alimentation saine et équilibrée, effets de l'alcool, des médicaments ou de toute substance susceptible de modifier le comportement, symptômes, causes, effets de la fatigue et du stress, rôle fondamental du cycle de base activité/repos;

  3.5. objectif: être apte à évaluer des situations d'urgence

  comportement en situation d'urgence: évaluer la situation, éviter le sur-accident, prévenir les secours, secourir les blessés et appliquer les premiers soins, réagir en cas d'incendie, évacuer les occupants du poids lourd/des passagers du bus, garantir la sécurité de tous les passagers, réagir en cas d'agression; principes de base de la rédaction du constat amiable;

  3.6. objectif: pouvoir adopter des comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise

  attitudes du conducteur et image de marque: importance pour l'entreprise de la qualité de prestation du conducteur, différents rôles du conducteur, différents interlocuteurs du conducteur, entretien du véhicule, organisation du travail, conséquences d'un litige sur le plan commercial et financier.

- Permis C, C + E, C1, C1 + E

  3.7. connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché

  transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, railroute, sous-traitance, etc.).

- Permis D, D + E, D1, D1 + E

  3.8. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de voyageurs et l'organisation du marché

  transports routiers de voyageurs par rapport aux autres modes de transport de voyageurs (rail, voitures particulières), différentes activités du transport routier de voyageurs, franchissement des frontières (transport international), organisation des principaux types d'entreprises de transport routier de voyageurs.

Section 2: Qualification initiale obligatoire, prévue à l'article 1er

A l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen comporte au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

Section 3: Qualification initiale accélérée, prévue à l'article 2

A l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

Règlement grand-ducal du 7 août 2012 déterminant les normes applicables aux examinateurs chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire[1].

(Mém. A - 181 du 27 août 2012, p. 2686; dir. 2006/126)

Chapitre Ier.- Agrément ministériel d'examinateur

Art. 1er.

1. Les agents de la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) et ceux mis à sa disposition, qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire, sont agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné le ministre.

En ce qui concerne la réception des examens pratiques, l'agrément ministériel n'est valable que pour la réception des examens de la ou des catégories du permis de conduire pour lesquelles il est délivré.

Cet agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout ni en partie.

2. L'agrément ministériel a une durée de validité de cinq ans. Il peut être renouvelé pour de nouveaux termes de cinq ans, à condition pour l'intéressé d'avoir fait l'objet des dispositions relatives à l'assurance de la qualité prévue au Chapitre III. et d'avoir participé à la formation continue obligatoire prévue au Chapitre IV.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'examinateur. Il doit être restitué sans délai à l'autorité l'ayant délivré.

En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément est délivré aux conditions de l'article 2 pour autant que l'interruption n'excède pas 24 mois; dans le cas contraire, sa délivrance est subordonnée, en outre, à la condition pour l'intéressé de faire l'objet de la réévaluation dont question à l'article 7.

3. L'agrément ministériel peut être retiré, sa durée de validité limitée, son octroi ou son renouvellement refusé, s'il est établi que son titulaire est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne remplit plus les conditions à la base de sa délivrance ou s'il est constaté à sa charge une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire selon l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

A ces fins, le ministre peut instituer une commission pour procéder à l'instruction des dossiers et pour émettre un avis sur la conformité des dossiers avec les dispositions du présent règlement grand-ducal.

Les mesures administratives prévues à l'alinéa 1er du présent paragraphe interviennent dans les formes légales de la législation sur la procédure administrative non contentieuse.

Art. 2.

1. En vue de l'obtention de l'agrément en tant qu'examinateur de la catégorie B du permis de conduire, les candidats doivent remplir les conditions suivantes:

a) être titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B depuis trois ans au moins;

b) être âgés de 23 ans au moins;

c) avoir accompli avec succès cinq années d'études soit dans l'enseignement secondaire, soit dans l'enseignement secondaire technique ou être détenteurs d'un DAP (diplôme d'aptitude professionnelle) d'instructeur de la conduite automobile ou d'un métier du secteur automobile ou être détenteurs d'un certificat délivré par les autorités compétentes d'un autre pays, attestant des études reconnues équivalentes par le ministre ayant l'Education nationale et la Formation professionnelle dans ses attributions;

d) être détenteurs du certificat de qualification initiale prévu à l'article 3 ou d'un certificat délivré par les autorités compétentes d'un autre pays, attestant une qualification reconnue équivalente par le ministre ayant l'Education nationale et la Formation professionnelle dans ses attributions;

e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour recevoir les examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire et ils doivent en particulier justifier, notamment au moyen de l'extrait du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une déchéance administrative ou judiciaire du droit de conduire;

f) avoir une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;

g) ne pas exercer simultanément l'activité d'instructeur de la conduite automobile et être indépendants de toute entité ou entreprise exerçant cette activité, de manière à ce que la neutralité et la non-discrimination dans l'exercice de leurs fonctions soient garanties.

1 Base légale: loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

2. En vue de l'obtention de l'agrément en tant qu'examinateur des autres catégories du permis de conduire, les candidats doivent remplir les conditions suivantes:

a) avoir été examinateur agréé de la catégorie B pendant au moins trois ans; cette condition de durée peut être levée si l'examinateur prouve qu'il a au moins cinq ans d'expérience de la conduite dans la catégorie concernée, ou qu'il a subi avec succès une évaluation théorique et pratique de son aptitude à la conduite d'un niveau supérieur à celui requis pour obtenir un permis de conduire;

b) être titulaires d'un permis de conduire de la catégorie en question ou posséder une connaissance équivalente acquise par une qualification professionnelle adéquate;

c) être détenteurs du certificat de qualification initiale prévu à l'article 3 et correspondant à la catégorie du permis de conduire en question ou d'un certificat délivré par les autorités compétentes d'un autre pays, attestant une qualification reconnue équivalente par le ministre ayant l'Education nationale et la Formation professionnelle dans ses attributions.

3. Un examinateur est autorisé à recevoir des examens pratiques des catégories A1, A2 et A, à condition qu'il ait réussi la qualification initiale prévue à l'article 3 pour l'une de ces catégories.

Un examinateur est autorisé à recevoir des examens pratiques des catégories C1, C, D1 et D, à condition qu'il ait réussi la qualification initiale prévue à l'article 3 pour l'une de ces catégories.

Un examinateur est autorisé à recevoir des examens pratiques des catégories BE, C1E, CE, D1E et DE, à condition qu'il ait réussi la qualification initiale prévue à l'article 3 pour l'une de ces catégories.

Chapitre II.- Qualification initiale

Art. 3.

La qualification initiale en vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'examinateur comporte une formation initiale obligatoire, organisée par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Elle se clôture par un examen théorique et pratique.

En cas de réussite à cet examen, la qualification initiale est attestée par la délivrance du certificat de qualification initiale selon les modalités prévues à l'article 5.

Nul ne peut entreprendre la formation initiale obligatoire, s'il ne justifie pas d'un contrat de travail conclu avec la SNCA.

Le financement de la formation initiale obligatoire est pris entièrement en charge par l'Etat.

Art. 4.

1. La formation initiale obligatoire en vue de la qualification initiale requise en vue de l'agrément ministériel en tant qu'examinateur de la catégorie B du permis de conduire comporte au moins l'enseignement de toutes les matières visées à l'annexe du présent règlement.

2. En vue de la qualification initiale requise pour l'obtention de l'agrément en tant qu'examinateur des autres catégories du permis de conduire, le candidat doit avoir suivi une formation initiale obligatoire pour la catégorie en question qui comporte au moins l'enseignement des matières visées aux points 3., 5. et 6. de l'annexe du présent règlement.

3. Sur demande du candidat et sur avis de la commission d'examen dont question à l'article 6, le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions peut accorder une dispense partielle ou totale de la formation initiale obligatoire.

Art. 5.

1. A l'issue de la formation initiale obligatoire, les candidats sont soumis à un examen qui comprend une partie théorique et une partie pratique portant sur les matières visées à l'article 4. Cet examen est organisé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Les candidats doivent en outre fournir la preuve d'une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues.

Pour être admis à l'examen, les candidats doivent justifier avoir assisté à la formation initiale obligatoire dont question à l'article 4.

2. La décision de réussite se fonde sur le bilan de l'examen, qui se compose des notes de chacune des matières. Est considérée comme note suffisante, toute note supérieure ou égale à 30 points sur un maximum de 60 points.

A réussi à l'examen, le candidat qui a obtenu une note suffisante dans chacune des matières.

A échoué à l'examen, le candidat qui a obtenu plus de deux notes insuffisantes et le candidat qui a obtenu une note insuffisante inférieure à 20 points.

Le candidat qui a obtenu une ou deux notes insuffisantes supérieures ou égales à 20 points, est autorisé à se soumettre à des épreuves supplémentaires portant sur la ou les matières dans laquelle il a obtenu une note insuffisante. Ces épreuves supplémentaires doivent être réussies dans un délai de trois mois à compter de la notification des résultats de l'examen au candidat.

Si le candidat a échoué à l'examen ou n'a pas réussi aux épreuves supplémentaires endéans le délai imparti, il doit se soumettre à un nouvel examen portant sur l'ensemble des matières. Cet examen doit être réussi dans les conditions du présent article, dans un délai de 6 mois à compter de la date de réadmission à cet examen. En cas d'un nouvel échec, une réadmission à l'examen n'est plus possible.

Pour se soumettre aux épreuves supplémentaires ou être réadmis à l'examen, la condition dont question au dernier alinéa du paragraphe 1., n'est pas requise.

3. En cas de réussite à l'examen, un certificat de qualification initiale, correspondant à la ou les catégories du permis de conduire concernée(s), est délivré au candidat par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, sur le vu d'un procès-verbal de la commission d'examen dont question à l'article 6.

Art. 6.

Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La commission d'examen a pour mission d'élaborer des propositions pour les plans d'études dans le cadre de la formation initiale obligatoire, comportant les programmes et les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Ladite commission a également comme attributions:

1. d'émettre, le cas échéant, un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen et sur la dispense partielle ou totale des candidats d'assister à la formation initiale obligatoire ou de se soumettre à l'examen;
2. d'établir un procès-verbal d'examen, à remettre au ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, en vue de la délivrance des certificats de qualification initiale.

Le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions nomme les membres de la commission susvisée et arrête les plans d'études, les programmes, les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

La commission d'examen se compose de

– deux représentants proposés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
– un représentant proposé par le ministre.

A chaque membre effectif de la commission susvisée est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La commission d'examen est assistée par un secrétaire et elle peut s'adjoindre d'experts.

La présidence de la commission d'examen est assurée par un des deux représentants du ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La commission d'examen délibère valablement si les trois membres sont présents. Les membres de la commission d'examen ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les attributions de la commission dont question au deuxième alinéa du présent article, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré en est concerné.

Chapitre III.- Contrôle d'assurance de la qualité

Art. 7

1. Il est mis en place un système de contrôle d'assurance de la qualité en vue d'assurer et de maintenir le niveau d'expertise des examinateurs.

Ce système comporte:

– un contrôle annuel portant sur le développement professionnel des examinateurs sur leur lieu de travail;
– une observation des examinateurs lors de la réception des examens pratiques, au moins une fois tous les 5 ans, pendant une période cumulée d'au moins une demi-journée.

La SNCA est chargée de la mise en oeuvre de ce système de contrôle d'assurance de la qualité. L'observation dont question au dernier tiret de l'alinéa précédent est effectuée par un expert externe indépendant, compétent en matière d'évaluation d'examinateurs chargés de la réception des examens pratiques du permis de conduire, à approuver par le ministre.

Le financement de ce système de contrôle d'assurance de la qualité est à charge de la SNCA.

2. Lorsqu'un examinateur est agréé pour recevoir des examens pratiques pour plusieurs catégories du permis de conduire, il suffit qu'il fasse l'objet des mesures de contrôle d'assurance de la qualité dont question au paragraphe 1. pour une de ces catégories seulement.

Art. 8.

1. Le contrôle annuel des examinateurs sur leur lieu de travail consiste notamment en un contrôle de leur développement et de leur perfectionnement professionnels ainsi qu'en une analyse périodique des résultats enregistrés aux examens pratiques qu'ils ont reçus. Cette analyse comporte en particulier une évaluation comparative des taux de réussite et d'échec aux examens pratiques reçus par les différents examinateurs en tenant compte à cet égard de différents indicateurs dont notamment la catégorie du permis de conduire sollicitée, la durée de l'examen, le trajet parcouru et les causes qui étaient à l'origine d'un échec.

L'observation des examinateurs lors de la réception des examens pratiques par un expert externe approuvé par le ministre, a notamment comme objectif d'évaluer la conformité et les compétences des examinateurs au regard des exigences figurant aux points 2. et 4. de l'annexe du présent règlement.

Cette évaluation porte également sur la qualité de l'examen pratique en général en termes d'organisation, de contenu et d'évaluation, de sorte à assurer des examens équitables et homogènes.

2. Par ailleurs, la SNCA soumet aux candidats qui se sont présentés à un examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire, suivant une méthode statistique adéquate, un questionnaire aux fins d'une évaluation individuelle des modalités et de la qualité de l'examen qu'elle a organisé.

3. La SNCA tient, pour chaque examinateur un dossier comprenant les pièces justificatives attestant que l'examinateur a fait l'objet des dispositions relatives au contrôle d'assurance de la qualité et renseignant sur le résultat du contrôle ainsi que, le cas échéant, sur le suivi y réservé.

Une formation spécifique est dispensée dans les meilleurs délais aux examinateurs jugés gravement défaillants par le système de contrôle d'assurance de la qualité. Cette formation qui est axée sur les besoins spécifiques de l'examinateur concerné, est organisée par la SNCA. Elle est dispensée par un expert externe indépendant, approuvé par le ministre.

4. La SNCA effectue régulièrement et au moins une fois par an une synthèse des réponses reçues par les candidats au questionnaire leur remis à l'occasion de l'examen pratique, qu'elle communique au ministre.

La SNCA communique régulièrement et au moins tous les cinq ans au ministre un rapport sur le système de contrôle d'assurance de la qualité qui porte en particulier sur l'évaluation de la qualité de l'examen pratique en général et qui contient une synthèse des réponses reçues par les candidats au questionnaire leur remis à l'occasion de l'examen pratique.

5. Le ministre peut vérifier ou faire vérifier à tout moment et par tous les moyens si la SNCA répond aux exigences en matière de contrôle d'assurance de la qualité.

A ces fins la SNCA conserve les questionnaires remis par les candidats à l'occasion de l'examen pratique pendant au moins deux ans. Toutes les autres pièces en relation avec le système de contrôle d'assurance de la qualité doivent être conservées pendant une durée minimale de cinq ans.

Chapitre IV.- Formation continue obligatoire

Art. 9.

1. Les examinateurs, indépendamment du nombre de catégories pour lesquelles ils sont agréés, doivent suivre une formation continue obligatoire.

Cette formation continue obligatoire comporte:

– une formation continue régulière minimale de quatre jours au total par période de deux ans, pour maintenir et développer les compétences nécessaires pour l'exercice de leur profession;
– une formation continue minimale d'au moins cinq jours au total par période de cinq ans pour développer et maintenir les compétences pratiques nécessaires à la conduite.

La SNCA prend les mesures nécessaires pour que les examinateurs répondent aux conditions de formation continue obligatoire précitées.

2. Lorsqu'un examinateur est agréé pour recevoir des examens pratiques pour plusieurs catégories du permis de conduire, il suffit qu'il suive une formation continue obligatoire pour une de ces catégories seulement, à condition d'avoir reçu des examens pratiques dans les autres catégories au cours des 24 derniers mois.

Si un examinateur n'a pas reçu d'examen pratique dans une catégorie du permis de conduire sur une période dépassant 24 mois, il doit faire l'objet d'une réévaluation adaptée avant d'être autorisé à recevoir de nouveau des examens pratiques relatifs à cette catégorie. Cette réévaluation a lieu dans le cadre de la formation continue obligatoire telle que prévue au paragraphe 1.

Art. 10.

1. La formation continue obligatoire peut prendre la forme d'une séance d'information, d'une formation en salle de classe, d'un apprentissage traditionnel ou en ligne; elle peut être individuelle ou collective. Cette formation vise notamment à approfondir et à réviser certaines des matières figurant à l'annexe du présent règlement.

La formation continue régulière minimale de quatre jours au total par période de deux ans doit permettre de:

– maintenir et de mettre à jour les connaissances et les compétences nécessaires des examinateurs pour recevoir des examens et de permettre aux examinateurs de développer de nouvelles compétences devenues essentielles pour l'exercice de leur profession;
– assurer que les examinateurs continuent à recevoir des épreuves de manière équitable et uniforme.

La formation continue minimale d'au moins cinq jours au total par période de cinq ans doit permettre à l'examinateur de développer et de maintenir les compétences pratiques nécessaires à la conduite.

2. La SNCA doit tenir, pour chaque examinateur, un dossier comprenant les pièces justificatives, attestant la participation de l'examinateur à la formation continue obligatoire.

Chapitre V.- Dispositions transitoires

Art. 11.

Les examinateurs agréés avant le 19 janvier 2013 sont dispensés de l'obligation de qualification initiale prévue au Chapitre II. Les agréments de ces mêmes examinateurs restent valables avec la durée de validité y inscrite. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3. de l'article 1er, ils sont renouvelés pour de nouveaux termes de cinq ans aux conditions du paragraphe 2. de l'article 1er.

Chapitre VI.- Dispositions abrogatoires

Art. 12.

Le règlement grand-ducal du 12 octobre 2001 déterminant les conditions en vue de l'agrément des examinateurs chargés de la réception des permis de conduire est abrogé.

Chapitre VII.- Entrée en vigueur

Art. 13.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre Ministre de l'Education nationale et de la Formation professionnelle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le 19 janvier 2013.

———

ANNEXE

Exigences minimales pour la qualification initiale

1. Connaissances et compréhension de la conduite et de l'évaluation

– théorie du comportement du conducteur;
– perception des dangers et prévention des accidents;
– programme sur lequel sont fondées les normes applicables à l'épreuve de conduite;
– exigences de l'épreuve de conduite;
– législation routière applicable, y compris la législation communautaire et nationale en vigueur et ses orientations interprétatives;
– théorie et techniques en matière d'évaluation;
– conduite défensive.

2. Compétences en matière d'évaluation

– être capable d'observer avec précision, de surveiller et d'évaluer les aptitudes générales du candidat, en particulier:
  – reconnaissance correcte et globale des situations dangereuses,
  – détermination précise des causes et des effets probables de ces situations,
  – mise en oeuvre des compétences et reconnaissance des erreurs,
  – uniformité et cohérence de l'évaluation;
– assimiler rapidement les informations et en extraire les éléments essentiels;

– se tourner vers l'avenir, identifier les problèmes potentiels et élaborer des stratégies pour les résoudre;
– donner en temps utile des informations constructives en retour.

3. Compétences personnelles en matière de conduite

Une personne habilitée à recevoir les examens pratiques d'une catégorie donnée doit être capable de conduire le type d'automobile en question à un niveau constamment élevé.

4. Qualité du service

– déterminer et dire ce à quoi le candidat peut s'attendre pendant l'examen;
– communiquer clairement, en choisissant un contenu, un style et des termes adaptés au public visé et au contexte, et répondre aux questions des candidats;
– informer clairement les intéressés des résultats de l'examen;
– traiter les candidats avec respect et sans discrimination.

5. Connaissance de la technique et de la physique automobile

– connaissance de la technique automobile (par ex. direction, pneus, freinage, feux), surtout pour les motocycles et les poids lourds;
– sécurité du chargement;
– connaissance de la physique automobile (par ex. vitesse, frottements, dynamique, énergie).

6. Conduite économe en carburant et respectueuse de l'environnement

Règlement grand-ducal du 22 juin 2016 fixant les conditions et le modèle du certificat médical pour l'obtention, la transcription ou le renouvellement du permis de conduire.[1]

(Mém. A - 109 du 29 juin 2016, p. 1966; Rectificatif: Mém. A - 110 du 30 juin 2016, p. 1984)

Art. 1er.

Le certificat médical pour l'obtention, la transcription ou le renouvellement du permis de conduire comporte les indications et questions suivantes:

Au recto:

– Nom, prénom, matricule national, profession et adresse, de la personne examinée.

A. Un questionnaire libellé comme suit:

1. Diabète insulinodépendant ou non insulinodépendant? ☐ non ☐ oui
   Si oui, prière d'indiquer
   – les traitements:
   – est ce que le patient a présenté des hypoglycémies graves/récurrentes durant les 12 derniers mois? ☐ non ☐ oui
   – est ce que le patient présente des complications liées au diabète et contre-indiquant la conduite? ☐ non ☐ oui

2. Antécédents d'épilepsie, de crises convulsives ou crises équivalentes? ☐ non ☐ oui
   Si oui, prière d'indiquer
   – les traitements
   – la date approximative de la dernière crise . . . . . ou ☐ > 5 ans

3. Affection cognitive – MMS indiqué? ☐ non ☐ oui

4. Antécédents cardiologiques? ☐ non ☐ oui

Défibrillateur interne, Pacemaker, Pontages, Stents coronaires, ACFA

Autres:

5. Antécédents d'apnées du sommeil? ☐ non ☐ oui
   Si oui: compliance au traitement correcte? . . . . . ☐ oui ☐ non

6. Pratiques addictives avérées (-OH, substances illicites)? . . . . ☐ non ☐ oui

7. Affections psychiatriques chroniques et sévères? ☐ non ☐ oui

8. Autres antécédents et traitements pouvant influencer l'aptitude à conduire?

Le questionnaire comprend en outre une déclaration, datée et signée par la personne examinée, ayant la teneur suivante:

«Je soussigné(e) Madame/Monsieur . . . . . déclare avoir répondu sincèrement à toutes les questions posées par le médecin. Toute déclaration inexacte pourra entraîner le refus ou le retrait du permis de conduire (Art. 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques).

. . . . . (signature)»

1 Base légale: Loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Au verso:

B. Le résultat de l'examen médical libellé comme suit:

Au verso:

B. Le résultat de l'examen médical libellé comme suit:

1. Taille: . . . . . Poids: . . . . . .Etat Général: . . . . . .

2. Yeux:
   acuité visuelle sans correction: OD: … /10 OG: … /10 vision binoculaire: … /10
   acuité visuelle avec correction: OD: … /10 OG: … /10 vision binoculaire: … /10
   altération du champ visuel: ☐ non ☐ oui
   Pour permis C et/ou D uniquement (camion/bus, selon indications de l'ophtalmologue ou opticien)
   – indiquer la correction optique en dioptries: OD: . . . . . OG: . . . . . .
   – indiquer s'il existe une altération de la vision des couleurs – Daltonisme: ☐ non ☐ oui

3. Examen clinique général

4. Nécessité d'un avis spécialisé: ☐ non ☐ oui (si oui lesquels: ophtalmologique, neurologique, …)

5. Restrictions: ☐ aucune ☐ port obligatoire de lunettes/lentilles de contact ☐ boite automatique obligatoire ☐ autres:

6. Remarques spéciales:
   Le résultat de l'examen médical comprend en outre une déclaration, datée et signée par le médecin-examinateur, ayant la teneur suivante:
   «Je soussigné(e) certifie que la personne susmentionnée est: ☐ apte
   ☐ apte sous réserve (N° de référence)
   ☐ inapte
   à conduire un véhicule ☐ de la/ des catégorie(s) B, BE, A, A1, A2, AM et F du permis de conduire
   ☐ de la/des catégorie(s) C, D, CE, DE, C1, D1, C1E, D1E du permis de conduire

   Certificat établi le . . . . . par le Docteur: . . . . . .
   (cachet et signature du médecin)»

– Les catégories du permis de conduire.

Art. 2.

Le certificat médical doit être conforme au modèle figurant en annexe du présent règlement.

Il a une durée de validité de trois mois, à compter de la date de délivrance par le médecin-examinateur.

Art. 3.

Le règlement ministériel du 23 avril 2012 arrêtant les conditions et le modèle du certificat médical pour l'obtention, la transcription ou le renouvellement du permis de conduire, est abrogé.

Art. 4.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial pour entrer en vigueur le 1er juillet 2016.

CERTIFICAT MÉDICAL[1]

requis en vertu de l'article 77 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et du règlement grand-ducal du 22 juin 2016 fixant les conditions et le modèle du certificat médical pour l'obtention, la transcription ou le renouvellement du permis de conduire.

Nom et prénom: .....

Matricule national: ..... Profession :.....

Adresse: .....

A. QUESTIONNAIRE

1. **Diabète insulinodépendant ou non insulinodépendant ?**..... ❑ non ❑ oui

Si oui, prière d'indiquer

- les traitements :
- est ce que le patient a présenté des hypoglycémies graves/récurrentes durant les 12 derniers mois ?...❑ non ❑ oui
- est ce que le patient présente des complications liées au diabète et contre-indiquant la conduite ?.....❑ non ❑ oui

2. Antécédents d'**épilepsie**, de crises convulsives ou crises équivalentes ?..... ❑ non ❑ oui

Si oui, prière d'indiquer

- les traitements
- la date approximative de la dernière crise : ..... ou ❑ > 5 ans

3. Affection cognitive – **MMS indiqué ?**……..... ❑ non ❑ oui

4. Antécédents **cardiologiques ?**…….... ❑ non ❑ oui

Défibrillateur interne, Pacemaker, Pontages, Stents coronaires, ACFA

Autres :

5. Antécédents d'**apnées du sommeil ?**.....❑ non ❑ oui

Si oui : compliance au traitement correcte ?.....❑ oui ❑ non

6. Pratiques addictives avérées (-OH, substances illicites) ?.....❑ non ❑ oui

7. Affections **psychiatriques** chroniques et sévères ?.....❑ non ❑ oui

8. Autres antécédents et traitements pouvant influencer l'aptitude à conduire ?

Je soussigné(e) Madame/Monsieur ..... déclare avoir répondu sincèrement à toutes les questions posées par le médecin. Toute déclaration inexacte pourra entraîner le refus ou le retrait du permis de conduire (Art. 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques).

..... (signature)

1 Le présent certificat a une durée de validité de trois mois à compter de sa date de délivrance.

B. EXAMEN MÉDICAL

1. Taille: ..... **Poids**: ..... **Etat Général :** .....

2. Yeux:

acuité visuelle **sans correction**: OD : ..... /10 OG : ..... /10 vision binoculaire : ..... /10

acuité visuelle **avec correction**: OD : ..... /10 OG : ..... /10 vision binoculaire : ..... /10

altération du champ visuel: ❑ non ❑ oui

Pour permis C et/ou D <u>uniquement</u> (camion/bus, selon indications de l'ophtalmologue ou opticien)

- indiquer la correction optique en dioptries: OD : ..... OG : .....
- indiquer s'il existe une altération de la vision des couleurs – Daltonisme: ❑ non ❑ oui

3. Examen clinique général

4. Nécessité d'un avis spécialisé: ❑ non ❑ oui (si oui lesquels : ophtalmologique, neurologique, ……..……)

5. **Restrictions:** ❑ aucune ❑ port obligatoire de lunettes/lentilles de contact ❑ boite automatique obligatoire
❑ autres :

6 Remarques spéciales:

Je soussigné(e) certifie que la personne susmentionnée est : ❑ **apte**
❑ **apte** sous réserve (N° de référence)
❑ **inapte**

à conduire un véhicule O de la / des catégorie(s) B, BE, A, A1, A2, AM et F du permis de conduire
O de la / des catégorie(s) C, D, CE, DE, C1, D1, C1E, D1E du permis de conduire

Certificat établi le ..... par le Docteur: .....
(cachet et signature du médecin)

Les catégories du permis de conduire:

Catégorie A - A) motocycle, A1) motocycle léger ≤ 125cc / ≤ 11kW, A2) motocycle ≤ 35kW, AM) cyclomoteur;

Catégorie B - automobile autre que de la catégorie A) dont la m.m.a n'excède pas 3.500 kg et dont le nombre de places assises, outre le conducteur, n'excède pas huit (voiture à personnes);

Catégorie C - camion dont la masse maximale > 3.500kg; Catégorie C1 - camion dont la m.m.a ≤ 7.500kg ;

Catégorie D - autobus et autocar; Catégorie D1 - autobus et autocar: places assises ≤ (1+16);

Catégorie CE, C1E, DE, D1E, BE – ensemble de véhicules couplés ;

Catégorie F - tracteur, machine automotrice dont la m.m.a ≤ 12.000kg.

Règlement ministériel du 22 janvier 2010 relatif à l'instauration de la commission consultative et de l'examen prévus dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.[1]

(Mém. A - 19 du 12 février 2010, p. 254; Dir. 2003/59)

Art. 1er. Objet

Le présent règlement ministériel a pour objet de régler les modalités de l'examen en vue de l'obtention du certificat de formation attestant des qualifications initiales des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la commission consultative prévue à l'article 17 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Art. 2. Certificat de formation

Les certificats de formation dont question à l'article 3 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité, sont délivrés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné le «ministre», sur le vu d'un procès-verbal de la commission consultative dont question à l'article 3 du présent règlement.

Art. 3. Instauration d'une commission consultative

Il est institué une commission consultative dont les attributions sont les suivantes:

1. Emettre, le cas échéant, un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen et sur la dispense partielle ou totale des candidats d'assister à l'enseignement ou de se soumettre à l'examen;
2. Etablir un procès-verbal d'examen, à remettre au ministre en vue de la délivrance des certificats de formation;
3. Elaborer, en collaboration avec les chambres professionnelles concernées, des propositions pour les plans d'études, les programmes et les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Art. 4. Composition de la commission consultative

La commission consultative se compose de

– deux représentants proposés par le ministre;
– un représentant proposé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
– un représentant des Centres de Formation.

Dans le cadre des attributions dont question à l'article 3 sous 3. du présent règlement, seront adjoints à la commission consultative comme membres:

– un représentant proposé par la Chambre de commerce;
– un représentant proposé par la Chambre des salariés;
– un représentant proposé par la Chambre des métiers;
– un représentant proposé par la Chambre des fonctionnaires et employés publics.

A chaque membre effectif de la commission est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La Commission est assistée par un secrétaire et elle peut s'adjoindre d'experts.

Le président et les membres de la commission consultative sont nommés par le ministre.

Art. 5. Fonctionnement de la commission consultative

La présidence de la commission consultative est assurée par un des deux représentants du ministre. En cas d'empêchement la présidence est assurée par le représentant du ministre ayant le rang d'ancienneté le plus élevé.

La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents. Ses avis et décisions doivent être motivés. Ses décisions sont sans recours.

1 Base légale: loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

Dans le cadre des attributions dont question à l'article 3 sous 1. et 2. du présent règlement, les membres de la commission ne peuvent prendre part à l'émission des avis, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré en est concerné.

Art. 6. Examen et promotion

(1) L'examen dont question à l'article 2 est reçu sous forme écrite ou orale.

(2) Pour être admis à l'examen, le candidat doit justifier avoir assisté à l'enseignement portant sur toutes les matières dont question au règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité.

(3) La décision de réussite de l'examen se fonde sur le bilan de l'examen qui se compose de la note finale.

(4) A réussi l'examen le candidat qui a obtenu une note finale suffisante. Est considérée comme note finale suffisante, toute note finale supérieure ou égale à 50% du maximum des points possibles.

(5) Le candidat qui n'a pas réussi l'examen doit au moins attendre la prochaine session pour se représenter à l'examen. Pour être réadmis à l'examen, la condition dont question à l'article 6. sous (2) du présent règlement, n'est pas requise.

Art. 7. Formule exécutoire

Le présent règlement ministériel sera publié au Mémorial.

Règlement ministériel du 30 mars 2012 relatif aux modalités des cours de formation prévus dans le cadre du permis de conduire,[1]

(Mém. A - 71 du 13 avril 2012, p. 770; dir. 2006/126)

modifié par:

Règlement ministériel du 25 juillet 2015.

(Mém. A - 153 du 7 août 2015, p. 3768)

Texte coordonné au 7 août 2015

Version applicable à partir du 11 août 2015

Objet

Art. 1er.

Le présent règlement a pour objet d'arrêter les modalités des cours de formation prévus aux articles 76 et 82 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

La participation à ces cours de formation est requise en vue respectivement:

1. de la conduite de motocycles légers de la catégorie A1 du permis de conduire avec un permis de conduire de la catégorie B
2. de la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B du permis de conduire ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg, si la masse maximale autorisée de ces ensembles est supérieure à 3.500 kg sans dépasser 4.250 kg
3. de l'accès progressif à la conduite des véhicules automoteurs correspondant aux catégories A2 et A du permis de conduire.

(Rmin. du 25 juillet 2015)

«4. de la conduite des véhicules automoteurs correspondant à la catégorie AM du permis de conduire.»

Les cours de formation

Art. 2.

Les cours de formation dont question au présent règlement sont dispensés par des personnes, titulaires de l'agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile, conformément au règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs.

L'organisation et le déroulement des cours de formation doivent être conformes au règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, précité.

En vue de la participation aux cours de formation, l'intéressé doit présenter au ministre ayant les Transports dans ses attributions une demande dans les conditions et dans les formes prévues à l'article 78 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, avec à l'appui les pièces requises en fonction de la catégorie de permis de conduire sollicitée.

La participation aux cours de formation se fait sous le couvert d'un certificat d'apprentissage délivré à l'intéressé dans les conditions et dans les formes prévues à l'article 79 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, précité.

(Rmin. du 25 juillet 2015)

«Le certificat d'apprentissage peut être délivré dès six mois avant que l'intéressé ne remplisse les conditions d'accès à la conduite des véhicules correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée, prévues aux articles 76 et 82 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, précité, sans préjudice des dispositions des articles 6 et 7 du présent règlement.»

La participation de l'intéressé au cours de formation est consignée sur le certificat d'apprentissage. L'instructeur et l'intéressé doivent signer le certificat d'apprentissage pour certifier que le cours de formation pour l'accès à la conduite des véhicules correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée a été accompli. Le certificat d'apprentissage mentionne, le cas échéant, le désintérêt manifeste à la formation dispensée, le manque manifeste de prise de conscience des dangers de la circulation routière, le manque manifeste du sens des responsabilités requis de la part des conducteurs ou encore, l'inhabileté évidente au cours de la partie pratique de la formation.

1 Base légale: loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques; arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques; règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs; règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire.

Au cas où la partie pratique du cours de formation est dispensée sur un véhicule automoteur avec changement de vitesse automatique, mention en est faite par l'instructeur sur le certificat d'apprentissage.

Le permis de conduire correspondant à la catégorie sollicitée est délivré à l'intéressé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, sur le vu du certificat d'apprentissage dûment signé par l'instructeur et l'intéressé et à condition pour l'intéressé, de remplir les conditions d'accès à la conduite des véhicules correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée, prévues aux articles 76 et 82 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, précité.

I. Motocycles légers de la catégorie AI du permis de conduire avec un permis de conduire de la catégorie B

Art. 3.

Le cours de formation a une durée de 7 heures au moins, se composant d'une partie théorique et d'une partie pratique.

La partie théorique porte sur les matières suivantes:

- dispositions réglementaires particulières en relation avec la conduite de motocycles (signalisation, vêtement de sécurité)
- équipements de protection tels que gants, bottes et vêtements
- port du casque
- état physique du conducteur
- visibilité des conducteurs de deux-roues motorisés ainsi que leur perception par les autres usagers de la route
- vulnérabilité des deux-roues motorisés dans la circulation routière
- conduite défensive - anticiper et détecter les dangers
- analyse des accidents les plus caractéristiques impliquant les deux-roues motorisés
- risques liés aux différentes conditions de circulation, aux différentes conditions météorologiques et à l'état de la chaussée
- risques liés aux parties glissantes de la chaussée tels que les plaques d'égouts et les marquages routiers
- spécificités de la conduite en virage
- importance du guidage du regard
- techniques de freinage
- conduite en groupe
- éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite
- conduite écologique et respectueuse de l'environnement
- chargement du véhicule
- transport de personnes.

La partie pratique comporte des manœuvres et des trajets sur la voie publique. Elle est dispensée sur un motocycle léger correspondant à la catégorie A1 du permis de conduire.

Dans la mesure du possible,

– les manœuvres ont lieu sur un terrain d'épreuve spécial;
– les trajets sur la voie publique comportent des tronçons en milieu urbain, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des autoroutes ainsi que dans des tunnels.

Les exercices et manœuvres portent sur les matières suivantes:

- effectuer un contrôle aléatoire notamment, de l'état des pneus, des systèmes de freinage, des organes de direction, des niveaux d'huile, des appareils d'éclairage, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore
- utiliser les équipements de protection tels que casque, gants, bottes et vêtements
- adopter une position assise correcte
- mettre en marche le moteur et démarrer sans à-coups
- mettre le motocycle sur sa béquille, le débéquiller et le déplacer sans l'aide du moteur, en marchant à côté
- garer le motocycle en le mettant sur sa béquille
- conserver l'équilibre du motocycle à diverses vitesses, y compris à faible allure et dans diverses situations de conduite, y compris lors du transport d'un passager
- manœuvres d'adresse à vitesse réduite
- monter et rétrograder les vitesses (en fonction des caractéristiques du motocycle)
- exercices de freinage, dont un freinage d'urgence à une vitesse d'au moins 50 km/h
- effectuer une manœuvre en deuxième ou troisième vitesse à une vitesse d'au moins 30 km/h
- effectuer une manœuvre d'esquive à une vitesse d'au moins 50 km/h
- technique de conduite
- direction de la vision.

Les trajets effectués sur la voie publique portent sur les matières suivantes:

- conduire en montée et en descente
- franchir les différents types d'intersections
- effectuer des changements de direction et de voie de circulation
- se placer sur la chaussée en fonction des autres véhicules, connaître et prendre en compte les spécificités des véhicules lourds (angles morts)
- négocier les virages
- maintenir une distance suffisante entre son véhicule et celui qui le précède ou entre son véhicule et les véhicules circulant parallèlement
- dépasser en sécurité (accélération, phénomène d'aspiration)
- faire preuve d'un comportement défensif et courtois
- prendre en compte l'état de la chaussée et les conditions météorologiques, les intérêts des autres véhicules et des autres usagers de la route
- disposer de capacités d'anticipation
- faire preuve d'une conduite économique et respectueuse de l'environnement.

II. Ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B du permis de conduire ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg, si la masse maximale autorisée de ces ensembles est supérieure à 3.500 kg sans dépasser 4.250 kg

Art. 4.

Le cours de formation a une durée de 7 heures au moins, se composant d'une partie théorique et d'une partie pratique.

La partie théorique porte sur l'ensemble des matières visées aux articles 2 et 3 du règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire.

Une attention particulière est réservée aux matières suivantes:

- dispositions réglementaires particulières en relation avec la conduite d'ensembles de véhicules couplés (limitations de vitesse, signalisation)
- dynamique du mouvement spécifique à la conduite d'ensembles de véhicules couplés
- éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite (pneus, systèmes de freinage, circuit électrique, appareils d'éclairage, indicateurs de direction, dispositif d'attelage)
- précautions lors de l'attelage et du dételage de la remorque
- sécurité du chargement (arrimage, répartition de la charge, caisse, tôles, portes)
- mesures de sécurité lors du chargement et du déchargement de la remorque
- risques liés aux différentes conditions de circulation, aux différentes conditions météorologiques, à l'état de la chaussée ainsi qu'au chargement.

La partie pratique comporte des manœuvres et des trajets sur la voie publique. Elle est dispensée sur un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée.

Dans la mesure du possible,

– les manœuvres ont lieu sur un terrain d'épreuve spécial;
– les trajets sur la voie publique comportent des tronçons en milieu urbain, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des autoroutes ainsi que dans des tunnels.

Elle porte sur l'ensemble des matières visées aux articles 5, 6, 8 et 10 du règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 précité, pour autant qu'elles soient compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

Une attention particulière est réservée aux matières suivantes:

- contrôler le dispositif d'attelage, le système de freinage et le bon fonctionnement du circuit électrique
- contrôler les éléments liés à la sécurité du chargement du véhicule, notamment la caisse, les tôles, les portes de chargement, le mode de chargement et l'arrimage de la charge
- atteler et dételer la remorque en respectant les mesures de sécurité
- effectuer une marche arrière en ligne droite
- effectuer une marche arrière en décrivant une courbe
- conduire en pentes prolongées, en montée et en descente
- accélérer et décélérer
- effectuer un freinage d'urgence
- effectuer une manœuvre d'urgence
- louvoyer la remorque.

III. Accès progressif à la conduite des motocycles correspondant à la catégorie A2 du permis de conduire

Art. 5.

Le cours de formation a une durée de 7 heures au moins, se composant d'une partie théorique et d'une partie pratique.

La partie théorique porte sur les matières suivantes:

- dispositions réglementaires particulières en relation avec la conduite de motocycles (signalisation, vêtement de sécurité)
- équipements de protection tels que gants, bottes et vêtements
- port du casque
- état physique du conducteur
- visibilité des conducteurs de deux-roues motorisés ainsi que leur perception par les autres usagers de la route
- vulnérabilité des deux-roues motorisés dans la circulation routière
- conduite défensive - anticiper et détecter les dangers
- analyse des accidents les plus caractéristiques impliquant les deux-roues motorisés
- risques liés aux différentes conditions de circulation, aux différentes conditions météorologiques et à l'état de la chaussée
- risques liés aux parties glissantes de la chaussée tels que les plaques d'égouts et les marquages routiers
- spécificités de la conduite en virage
- importance du guidage du regard
- techniques de freinage
- conduite en groupe
- éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite
- conduite écologique et respectueuse de l'environnement
- chargement du véhicule
- transport de personnes.

La partie pratique comporte des manœuvres et des trajets sur la voie publique. Elle est dispensée sur un motocycle correspondant à la catégorie A2 du permis de conduire.

Dans la mesure du possible,

– les manœuvres ont lieu sur un terrain d'épreuve spécial;
– les trajets sur la voie publique comportent des tronçons en milieu urbain, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des autoroutes ainsi que dans des tunnels.

Elle porte sur l'ensemble des matières visées aux articles 5, 6, 7 et 10 du règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 précité, pour autant qu'elles soient compatibles avec les caractéristiques du motocycle.

Une attention particulière est réservée aux matières suivantes:

- se placer sur la chaussée en fonction des autres véhicules, connaître et prendre en compte les spécificités des véhicules lourds (angles morts)
- dépasser en sécurité (accélération, phénomène d'aspiration)
- faire preuve d'un comportement défensif et courtois
- disposer de capacités d'anticipation
- faire preuve d'une conduite économique et respectueuse de l'environnement.

IV. Accès progressif à la conduite des motocycles correspondant à la catégorie A du permis de conduire

Art. 6.

Le cours de formation a une durée de 4 heures au moins. Il est suivi sur la voie publique et porte sur l'ensemble des matières visées aux articles 6 et 10 du règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 précité, pour autant qu'elles soient compatibles avec les caractéristiques du motocycle. Il est dispensé sur un motocycle correspondant à la catégorie A du permis de conduire.

Dans la mesure du possible, les trajets sur la voie publique comportent des tronçons en milieu urbain, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des autoroutes ainsi que dans des tunnels.

Une attention particulière est réservée aux matières suivantes:

- se placer sur la chaussée en fonction des autres véhicules, connaître et prendre en compte les spécificités des véhicules lourds (angles morts)
- dépasser en sécurité (accélération, phénomène d'aspiration)
- faire preuve d'un comportement défensif et courtois

- disposer de capacités d'anticipation
- faire preuve d'une conduite économique et respectueuse de l'environnement.

Pour être admis au cours de formation, l'intéressé doit avoir suivi avec succès le cours de formation d'une journée prévu à l'article 83 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, précité.

(Rmin. du 25 juillet 2015)

«V. Accès à la conduite des véhicules automoteurs correspondant à la catégorie AM du permis de conduire»

(Rmin. du 25 juillet 2015)

«Art. 7.

Le cours de formation a une durée de 7 heures au moins, se composant d'une partie théorique et d'une partie pratique. La partie pratique est dispensée sur un cyclomoteur correspondant à la catégorie AM du permis de conduire.

Le cours de formation porte sur l'ensemble des matières visées à l'article 3 du présent règlement, pour autant qu'elles soient compatibles avec les caractéristiques du cyclomoteur.

Pour être admis au cours de formation, l'intéressé doit avoir réussi à l'épreuve théorique prévue à l'article 82 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, précité.»

Art. «48»[1].

Le présent règlement sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le 19 janvier 2013.

---

1 Renuméroté par le règlement ministériel du 25 juillet 2015.

Règlement ministériel du 22 mai 2015 relatif aux codes nationaux à apposer sur le permis de conduire.

(Mém. A - 92 du 28 mai 2015, p. 1570)

Art. 1er. Objet

Le présent règlement a pour objet d'arrêter les codes nationaux qui peuvent être apposés sur le permis de conduire conformément à l'article 75 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Il s'agit en l'occurrence de codes qui sont apposés, le cas échéant, sur le permis de conduire pour y attester des mentions additionnelles ou restrictives en relation avec le droit de conduire de la personne concernée.

Art. 2.

Les codes nationaux qui peuvent être apposés sur le permis de conduire sont les suivants:

Code national	Légende
100	Valable pour les motocycles légers de la catégorie A1
101	Valable «instructeur»
102	Valable «apprenti-instructeur»
103	Jusqu'à l'âge de 21 ans, uniquement valable dans le cadre de la qualification initiale ou de la qualification initiale accélérée, prévues au règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 (conducteurs professionnels)
104	Jusqu'à l'âge de 24 ans, uniquement valable dans le cadre de la qualification initiale ou de la qualification initiale accélérée, prévues au règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 (conducteurs professionnels)
200	Mentions restrictives du droit de conduire résultant d'une décision administrative ou judiciaire
220	Valable pour les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée
221	Valable pour le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.
222	Valable pour les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée ainsi que pour le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Ce dernier trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.
300	Autres mentions additionnelles ou restrictives du droit de conduire

Art. 3.

Le règlement ministériel du 6 décembre 2012 relatif aux codes nationaux à apposer sur le permis de conduire est abrogé.

Art. 4.

Le présent règlement sera publié au Mémorial

JURISPRUDENCE

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

1. Instructeurs de candidats-conducteurs –conditions d'agrément – durée minimale d'exercice (non) – dosage par plages horaires des activités respectives d'enseignement théorique et d'enseignement pratique (non) – r. g.-d. du 8 août 2000, art. 6

L'article** 6 du règlement grand-ducal du 8 août 2000, en précisant que l'agrément ministériel porte tant sur l'enseignement théorique que sur l'enseignement pratique, il se confine à l'exigence y exprimée suivant laquelle pour les deux aspects en question de l'activité professionnelle de l'instructeur de candidats-conducteurs un agrément ministériel est requis. Ni l'article 6, ni aucune autre disposition du règlement grand-ducal du 8 août 2000 n'apparaissent comme érigeant une durée minimale d'exercice professionnel par semaine en condition d'obtention de l'agrément ministériel y prév**u, ni ne prévoient un dosage par plages horaires des activités respectives d'enseignement théorique et d'enseignement pratique.

TA 20-1-03 (15227)

2. Instructeur – exercice de l'activité professionnelle à titre accessoire – accord de l'employeur (oui) – agrément ministériel préalable (non) – limitation de la validité de l'agrément (non) – r. g.-d. du 8 août 2000, art. 6

Sans remettre en question l'obligation parallèle au titre de laquelle l'exercice de l'activité professionnelle d'instructeur à titre accessoire requiert l'accord de l'employeur de la demanderesse, force est de constater que cette obligation, faute de disposition légale ou réglementaire l'érigeant en condition préalable pour l'octroi de l'agrément ministériel des instructeurs de candidats-conducteurs, ne relève que des rapports entre l'employé et l'employeur.

L'existence de cette autorisation ne saurait justifier que le ministre des Transports, lequel est nécessairement cantonné dans les limites de ses attributions spécifiques, restreigne la validité de l'agrément délivré par l'introduction d'une limitation qui n'est pas prévue par les dispositions spécifiques gouvernant l'agrément ministériel des instructeurs de candidats-conducteurs.

TA 17-03-2004 (17061)

IMMATRICULATION - HOMOLOGATION

Sommaire

Loi du 14 juillet 2005 portant approbation
- de la révision 2, entrée en vigueur le 16 octobre 1995, de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958 et approuvé par la loi du 1er août 1971, (Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions);
- de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et des Annexes A et B, faits à Genève, le 25 juin 1998 646

Règlement grand-ducal du 30 janvier 1983 portant acceptation de certains Règlements annexés à l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (tel qu'il a été modifié) 647

Règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues (tel qu'il a été modifié) 748

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (tel qu'il a été modifié) 780

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers (tel qu'il a été modifié) 943

Règlement ministériel du 23 septembre 1986 concernant l'autorisation de frapper un numéro de châssis 975

Jurisprudence 976

Loi du 14 juillet 2005 portant approbation

- **de la révision 2, entrée en vigueur le 16 octobre 1995, de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958 et approuvé par la loi du 1er août 1971, (Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions);**
- **de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et des Annexes A et B, faits à Genève, le 25 juin 1998.**

(Mém. A - 113 du 28 juillet 2005, p. 1924; doc. parl. 5396)

Article unique.

Sont approuvés

- la révision 2, entrée en vigueur le 16 octobre 1995, de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958 et approuvé par la loi du 1er août 1971, (Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions);
- l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et les Annexes A et B, faits à Genève, le 25 juin 1998.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

«Règlement grand-ducal du 30 janvier 1983 portant acceptation de certains Règlements annexés à l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions,»[1] [2]

(Mém. A - 8 du 25 février 1983, p. 90)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 26 juillet 1983

(Mém. A - 77 du 15 septembre 1983, p. 1600)

Règlement grand-ducal du 8 février 1984

(Mém. A - 18 du 1er mars 1984, p. 240)

Règlement grand-ducal du 25 juillet 1985

(Mém. A - 44 du 31 juillet 1985, p. 734)

Arrêté grand-ducal du 7 janvier 1987

(Mém. A - 6 du 13 février 1987, p. 70)

Règlement grand-ducal du 7 juillet 1987

(Mém. A - 57 du 16 juillet 1987, p. 1056)

Rectificatif du 10 avril 1990

(Mém. A - 17 du 10 avril 1990, p. 223)

Arrêté grand-ducal du 2 avril 1990

(Mém. A - 35 du 2 août 1990, p. 470)

Règlement grand-ducal du 8 juin 1990

(Mém. A - 30 du 30 juin 1990, p. 408)

Règlement grand-ducal du 22 février 1991

(Mém. A - 13 du 8 mars 1991, p. 170)

Règlement grand-ducal du 29 mai 1992

(Mém. A - 40 du 22 juin 1992, p. 1214)

Règlement grand-ducal du 23 décembre 1992

(Mém. A - 104 du 29 décembre 1992, p. 3084)

Arrêté grand-ducal du 6 mai 1993

(Mém. A - 61 du 10 août 1993, p. 1128)

Règlement grand-ducal du 4 novembre 1993

(Mém. A - 93 du 9 décembre 1993, p. 1716)

Règlement grand-ducal du 14 février 1995

(Mém. A - 14 du 23 février 1995, p. 648)

Arrêté grand-ducal du 14 avril 1995

(Mém. A - 47 du 15 juin 1995, p. 1258)

Arrêté grand-ducal du 19 juin 1996

(Mém. A - 49 du 31 juillet 1996, p. 1402)

Règlement grand-ducal du 11 août 1996

(Mém. A - 54 du 23 août 1996, p. 1683)

Arrêté grand-ducal du 4 novembre 1996

(Mém. A - 81 du 22 novembre 1996, p. 2292)

Règlement grand-ducal du 6 février 1997

(Mém. A - 11 du 4 mars 1997, p. 626)

1 Intitulé modifié par le règlement grand-ducal du 11 octobre 2006 (Mém. A - 189 du 6 novembre 2006, p. 3308).

2 Base légale: loi du 1er août 1971 portant approbation de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958.

Arrêté grand-ducal du 1er juillet 1997
(Mém. A - 50 du 11 juillet 1997, p. 1643)

Règlement grand-ducal du 27 août 1997
(Mém. A - 67 du 10 septembre 1997, p. 2096)

Arrêté grand-ducal du 27 février 1998
(Mém. A - 17 du 10 mars 1998, p. 241)

Arrêté grand-ducal du 3 août 1998
(Mém. A - 63 du 17 août 1998, p. 1103)

Arrêté grand-ducal du 18 décembre 1998
(Mém. A - 1 du 12 janvier 1999, p. 2)

Règlement grand-ducal du 12 février 1999
(Mém. A - 17 du 2 mars 1999, p. 330)

Règlement grand-ducal du 13 janvier 2002
(Mém. A - 9 du 4 février 2002, p. 198)

Arrêté grand-ducal du 13 janvier 2002
(Mém. A - 9 du 4 février 2002, p. 199)

Règlement grand-ducal du 24 octobre 2002
(Mém. A - 124 du 15 novembre 2002, p. 2983)

Arrêté grand-ducal du 28 octobre 2002
(Mém. A - 124 du 15 novembre 2002, p. 2983)

Règlement grand-ducal du 11 octobre 2006
(Mém. A - 189 du 6 novembre 2006, p. 3308)

Arrêté grand-ducal du 1er février 2007
(Mém. A - 30 du 7 mars 2007, p. 630)

Règlement grand-ducal du 6 juin 2008
(Mém. A - 84 du 16 juin 2008, p. 1181)

Arrêté grand-ducal du 6 juin 2008
(Mém. A - 84 du 16 juin 2008, p. 1181)

Arrêté grand-ducal du 18 février 2009
(Mém. A - 32 du 25 février 2009, p. 418)

Arrêté grand-ducal du 26 juillet 2010
(Mém. A - 143 du 18 août 2010, p. 2474)

Arrêté grand-ducal du 6 octobre 2011
(Mém. A - 216 du 21 octobre 2011, p. 3724)

Arrêté grand-ducal du 1er mars 2013.
(Mém. A - 51 du 18 mars 2013, p. 648)

Texte coordonné au 18 mars 2013

Version applicable à partir du 22 mars 2013

Art. 1er. Domaine d'application.

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2006)

«Les Règlements annexés à l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, qui sont énumérés ci-après, sont acceptés[1]:»

(Règl. g.-d. du 7 juillet 1987)

«– Règlement N° 1 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles, émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route, et équipés de lampes à incandescence catégorie R2;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 4, comprenant

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 18 mars 1986,

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 14 mai 1990,

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 27 octobre 1992,

le complément 3 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 02 décembre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 4 – Amendement 1,

comprenant le complément 4 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 14 février 1994,

les modifications rédactionnelles faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.319.1994.TREATIES-40 du 30 novembre 1994;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 4 – amendement 2, comprenant:

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.319.1994.TREATIES-40 du 30 novembre 1994,

le complément 5 à la série 01 d'amendements au Règlement N° 1 entré en vigueur le 16 juin 1995,

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.211.1995.TREATIES-40 du 7 août 1995;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«révision 4 – amendement 3, comprenant:

le complément 6 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 26 décembre 1996,

au Règlement N° 1 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes à incandescence des catégories R2 et/ou HS1;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 4 – amendement 4, comprenant:

le complément 7 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 30 décembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 4 – amendement 5,

à la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 08 septembre 2001;»

(Règl. g.-d. du 7 juillet 1987)

«– Règlement N° 2 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de lampes électriques à incandescence pour projecteurs émettant un faisceau-croisement asymétrique et un faisceau-route, ou l'un ou l'autre de ces faisceaux;

1 Pour toute information complémentaire, se reporter au site internet de la Commission économique pour L'Europe des Nations Unies (UNECE): http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs1-20.html.

– Règlement N° 3 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules à moteur et leurs remorques, complété par la série d'amendements 02, entrée en vigueur le 1er juillet 1985;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1 – amendement 2 – complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement (ECE) N° 3 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules à moteur et leurs remorques, entrée en vigueur le 04 mai 1991;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 1 – Amendement 3,

comprenant le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 15 février 1994;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«révision 2, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 20 mars 1982,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 01 juillet 1985,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 04 mai 1991,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 15 février 1994,

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 15 février 1996;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 4 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 18 janvier 1998,

le complément 5 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 05 juin 1998;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 2 – amendement 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 5 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N. 127.2001. TREATIES-1 du 13 mars 2001;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 3, comprenant:

le complément 4 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 1998;

le complément 5 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 5 juin 1998;

le rectificatif 1 au complément 5 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.127.2001. TREATIES-1 du 13 mars 2001;

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 août 2002;

le complément 7 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

le rectificatif 1 au complément 6 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.153.2004. TREATIES-2 du 4 mars 2004;

le complément 8 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

le complément 9 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 2004;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 10 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 11 à la série 2 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 12 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Règl. g.-d. du 7 juillet 1987)

«– Règlement N° 4 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'éclairage de la plaque arrière d'immatriculation des véhicules à moteur (à l'exception des motocycles) et de leurs remorques, complété par l'amendement 1 y relatif du 29 octobre 1975;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 2, entré en vigueur le 28 février 1989;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 3, comprenant

le complément 3 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 05 mai 1992,

le complément 4 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 30 août 1992;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 06 mai 1974,

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 28 février 1989,

le complément 3 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 05 mai 1991,

le complément 4 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 30 août 1992,

le complément 5 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 11 février 1996,

le complément 6 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 15 janvier 1997,

au Règlement N° 4 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'éclairages de la plaque arrière d'immatriculation des véhicules automobiles (à l'exception des motocycles) et de leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 18 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 13 janvier 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 18 janvier 1998;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 janvier 2000;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 août 2002;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 10 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.180.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

au Règlement N° 4 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'éclairage de la plaque-arrière d'immatriculation des véhicules à moteur (à l'exception des motocycles) et de leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

au Règlement N° 4 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'éclairage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 14 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 4, comprenant:

le complément 15 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Règl. g.-d. du 7 juillet 1987)

«– Règlement N° 5 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs scellés («sealed beam») pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique européen ou un faisceau-route ou les deux faisceaux.»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 1 – amendement 1, comprenant la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 6 mars 1988;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 3, comprenant

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 29 août 1982,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 06 mars 1988,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 février 1990,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 27 octobre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 3 – rectificatif 1, comprenant:

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.208.1995.TREATIES-37 du 4 août 1995;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 15 janvier 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 4 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 27 avril 1998;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 5 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 3 – amendement 4, comprenant:

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 4, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 3 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.208.1995.TREATIES-37 du 4 août 1995;

le complément 3 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 janvier 1997;

le complément 4 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 27 avril 1998;

le complément 5 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 7 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

au Règlement N° 5 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs scellés pour véhicules à moteur émettant un faisceau-croisement asymétrique européen ou un faisceau-route ou les deux faisceaux;»

(Règl. g.-d. du 7 juillet 1987)

«– Règlement N° 6 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des indicateurs de direction des véhicules à moteur (à l'exception des motocycles) et de leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 1 – amendement 1, complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 25 mars 1989;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1, comprenant

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 27 juin 1987,

les modifications faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.117.1987.Treaties-22 du 24 juillet 1987,

la révision 1 – amendement 2, comprenant

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 28 février 1990,

le rectificatif faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.38.1990.Treaties-3 du 10 avril 1990,

le complément 3 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 05 mai 1991;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 2 comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 27 juin 1987, le rectificatif faisant l'objet de la notification dépositaire C.N. 117.1987.TREATIES-22 du 24 juillet 1987,

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 25 mars 1989,

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 28 février 1990,

le rectificatif faisant l'objet de la notification dépositaire C.N. 38.1990.TREATIES-3 du 10 avril 1990,

le complément 3 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 5 mai 1991,

le complément 4 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 2 décembre 1992,

le complément 5 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 13 janvier 1993,

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.TREATIES-11 du 1er juillet 1992;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 11 février 1996,

au Règlement N° 6 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des indicateurs de direction des véhicules automobiles et de leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«révision 2 – Amendement 2, comprenant:

le complément 7 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 03 septembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 3, comprenant:

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 2 décembre 1992;

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 13 janvier 1993;

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.TREATIES-11 du 1er juillet 1992;

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 11 février 1996;

le complément 7 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 3 septembre 1997;

le complément 8 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 24 juillet 2000;

le complément 9 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 26 décembre 2000;

révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 10 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 26 août 2002;

révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 11 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 10 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.155.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le rectificatif 1 au complément 11 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.157.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

révision 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 9 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.343.2005. TREATIES-2 du 9 mai 2005;

révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 12 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

révision 3 – amendement 4, comprenant:

le complément 13 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 3 – amendement 5, comprenant:

le complément 14 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 4, comprenant:

le complément 10 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 26 août 2002;

le complément 11 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 10 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.155.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le rectificatif 1 au complément 11 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.157.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le complément 12 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le rectificatif 1 au complément 9 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.343.2005. TREATIES-2 du 9 mai 2005;

le complément 13 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 14 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 15 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;

au Règlement N° 6 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux indicateurs de direction pour véhicules à moteur et leurs remorques;

révision 4 – amendement 1, comprenant:

le complément 16 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 4 – amendement 1 – erratum

révision 4 – amendement 2, comprenant:

le complément 17 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 4 – amendement 3, comprenant:

le complément 18 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 4 – amendement 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 18 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.124.2010. TREATIES-2 du 3 mars 2010;

révision 4 – amendement 3 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 au complément 18 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.270.2010. TREATIES-2 du 16 juin 2010;

révision 4 – amendement 4, comprenant:

le complément 19 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 19 août 2010;

révision 4 – amendement 5, comprenant:

le complément 20 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 5, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 16 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le complément 17 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

la rectification 1 au complément 16 à la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 10 mars 2009;

le complément 18 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

la rectification 1 au complément 18 à la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 11 novembre 2009;

la rectification 2 au complément 18 à la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 10 mars 2010;

le complément 19 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 19 août 2010;

le complément 20 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

le rectificatif 2 au complément 16 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 mars 2011;

le rectificatif 3 au complément 18 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 mars 2011;

le complément 21 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2011;

révision 5 – amendement 1, comprenant:

le complément 22 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 26 juillet 2012;

au Règlement N° 6 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des indicateurs de direction des véhicules automobiles et de leurs remorques;»

(Règl. g.-d. du 7 juillet 1987)

«– Règlement N° 7 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-position avant et arrière, des feux-stop et des feux-encombrement des véhicules à moteur (à l'exception des motocycles) et de leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 1 – amendement 2, complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 24 juillet 1989;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 2, comprenant

la série 01 d'amendement entrée en vigueur le 15 août 1985,

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 2 juillet 1987,

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.181.1988.Treaties-41 du 07 novembre 1988,

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 24 juillet 1989,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 05 mai 1991,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 24 septembre 1992,

la correction faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.Treaties-11 du 1er juillet 1992,

la correction faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.219.1992.Treaties-29 du 04 septembre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 2 – Amendement 1,

comprenant le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 26 janvier 1994;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«la révision 2 – amendement 2, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.206.1995. TREATIES-35 du 4 août 1995,

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 11 février 1996;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 4 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 03 septembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 4, comprenant:

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 26 août 2002;

le complément 7 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

le complément 8 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 8 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.159.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le complément 9 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le complément 10 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 4 – amendement 1, comprenant:

le complément 11 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

révision 4 – amendement 2, comprenant:

le complément 12 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;

au Règlement N° 7 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux de position (latéraux) avant et arrière, des feux stop et des feux d'encombrement des véhicules à moteur et de leurs remorques;

révision 4 – amendement 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 12 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.769.2007. TREATIES-1 du 2 août 2007;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 4 – amendement 3, comprenant:

le complément 13 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 4 – amendement 4, comprenant:

le complément 14 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 5, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 11 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 12 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;

le rectificatif 1 au complément 12 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.769.2007. TREATIES-1 du 2 août 2007;

le complément 13 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le complément 14 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le rectificatif 2 au complément 12 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.262.2009. TREATIES-2 du 30 avril 2009;

le complément 15 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le rectificatif 3 au complément 12 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.282.2010. TREATIES-2 du 16 juin 2010;

au Règlement N° 7 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux de position avant et arrière, des feux-stop et des feux d'encombrement des véhicules automobiles (à l'exception des motocycles) et de leurs remorques;

révision 5 – amendement 1, comprenant:

le complément 16 à la série 02 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

révision 5 – amendement 2, comprenant:

le complément 17 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 30 janvier 2011;

révision 5 – amendement 3, comprenant:

le complément 18 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 5 – amendement 4, comprenant:

le complément 19 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 1985)

«– Règlement N° 8 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes halogènes (lampes H_1, H_2 ou H_3) et à l'homologation des lampes elles-mêmes;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 04, entrée en vigueur le 6 juillet 1986;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 2 – amendement 2, complément 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 24 juillet 1989;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 3, comprenant

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 12 mars 1978,

la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 06 juillet 1986,

le complément 1 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 24 juillet 1989,

le complément 2 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 28 novembre 1990,

le complément 3 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 27 octobre 1992,

le complément 4 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 13 janvier 1993,

au Règlement (ECE) N° 8 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes à incandescence halogènes (H_1, H_2 ou H_3, HB_3, HB_4 et/ou H_7);»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 3 – amendement 1,

comprenant le complément 5 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 9 février 1994,

les modifications rédactionnelles faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.318.1994.TREATIES-39 du 30 novembre 1994,

au Règlement N° 8 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes à incandescence halogènes (H_1, H_2 ou H_3, HB_4 et/ou H_7);»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«la révision 3 – rectificatif 2, comprenant:

les corrections à la révision 3 du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.210.1995.TREATIES-39 du 04 août 1995;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 6 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 15 janvier 1997,

au Règlement N° 8 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes à incandescence halogènes (H_1, H_2, H_3, HB_3, HB_4, H_7 et/ou H_8);»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 7 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 03 septembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 3 – amendement 4, comprenant:

le complément 8 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 12 décembre 1997,

le complément 9 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 14 mai 1998,

au Règlement N° 8 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes à incandescence halogènes (H_1, H_2, H_3, HB_3, HB_4, H_7, H_8, H_9, HIR_1 et/ou HIR_2);

révision 3 – amendement 5, comprenant:

le complément 10 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 04 février 1999,

au Règlement N° 8 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes à incandescence halogènes (H_1, H_2, H_3, HB_3, HB_4, H_7, H_8, H_9, HIR_1, HIR_2 et/ou H_{11});»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 4, comprenant:

la série 05 d'amendements, entrée en vigueur le 8 septembre 2001;»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1983)

«– Règlement N° 9 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le bruit, entré en vigueur le 1er mars 1969;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 04 au Règlement (ECE) N° 9 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à trois roues en ce qui concerne le bruit, entrée en vigueur le 23 juillet 1984;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«révision 2, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 17 février 1974,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 01 juin 1980,

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 01 octobre 1982,

la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 23 juillet 1984,

la série 05 d'amendements entrée en vigueur le 26 janvier 1994;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

la série 06 d'amendements entrée en vigueur le 08 mars 1999,

au Règlement N° 9 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories L2, L4 et L5 en ce qui concerne le bruit;

révision 2 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

les modifications à la série 06 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.706.1999.TREATIES-1 du 06 août 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 06 d'amendements, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1983)

«– Règlement N° 10 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'antiparasitage, entré en vigueur le 1er avril 1969;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«révision 2, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 19 mars 1978,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 03 septembre 1997,

au Règlement N° 10 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la compatibilité électromagnétique;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.264.1998.TR-59 du 17 juillet 1998,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 04 février 1999;

révision 2 – rectificatif 1, comprenant:

les modifications à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N. 1232.1999.TREATIES-1 du 21 janvier 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 3, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.264.1998.TREATIES-59 du 17 juillet 1998;

le complément 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 4 février 1999;

le rectificatif 2 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1232.1999.TREATIES-1 du 21 janvier 2000;

le complément 2 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 11 juillet 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 03 d'amendements au règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.283.2010.TREATIES-1 du 16 juin 2010;

révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 4, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le rectificatif 1 de la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 10 mars 2010;

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

la série 04 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 28 octobre 2011;

le rectificatif 1 de la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;

révision 4 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 26 juillet 2012;»

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 11 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les serrures et organes de fixation des portes, entré en vigueur le 1er juin 1969;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«complément 1 à la série d'amendements 02, entré en vigueur le 20 avril 1986;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 11 juin 2007;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 17 mars 2010;»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1983)

«– Règlement N° 12 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection du conducteur contre le dispositif de conduite en cas de choc, entré en vigueur le 1er juillet 1969;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«révision 2 comprenant la série d'amendements 02, entrée en vigueur le 14 novembre 1982;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 3,

comprenant la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 14 novembre 1982,

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 24 août 1993,

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.290.1986.TREATIES-40 du 2 février 1987,

le rectificatif 2 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.37.1988.TREATIES-14 du 28 avril 1988;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 12 décembre 1996;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 25 décembre 1997,

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.70.1998.TREATIES-29 du 09 mars 1998;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 23 mars 2000;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 3 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 à la révision 3 faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.539.2009.TREATIES-1 du 17 septembre 2009;

révision 3 – rectificatif 3, comprenant:

le rectificatif 3 à la révision 3 faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.131.2010.TREATIES-1 du 3 mars 2010;

révision 3 – rectificatif 4, comprenant:

le rectificatif 4 à la révision 3 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.817.2010.TREATIES-3 du 23 décembre 2010;»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1983)

«– Règlement N° 13 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le freinage, entré en vigueur le 1er juin 1970;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 05, entrée en vigueur le 26 novembre 1984, hormis les dispositions transitoires des paragraphes 12.2 et 12.3 dont la mise en vigueur a été reportée au 20 mars 1985;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 2 – amendement 3, complément 1 à la série 05 d'amendements 05, entré en vigueur le 1er avril 1987;

révision 2 – amendement 4, complément 2 à la série d'amendements 05, entré en vigueur le 5 octobre 1987;

révision 2 – amendement 5, complément 3 à la série d'amendements 05,entré en vigueur le 29 juillet 1988;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 2, comprenant la série 06 d'amendements entrée en vigueur le 22 novembre 1990,

au Règlement (ECE) N° 13 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«la révision 3, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 29 août 1973,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 11 juillet 1974,

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 04 janvier 1979,

la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 11 août 1981,

la série 05 d'amendements entrée en vigueur le 26 novembre 1984,

le complément 1 à la série 05 d'amendements entré en vigueur le 01 avril 1987,

le complément 2 à la série 05 d'amendements entré en vigueur le 05 octobre 1987,

le complément 3 à la série 05 d'amendements entré en vigueur le 29 juillet 1987,

la série 06 d'amendements entrée en vigueur le 22 novembre 1990,

le complément 1 à la série 06 d'amendements entré en vigueur le 15 novembre 1992,

le complément 2 à la série 06 d'amendements entré en vigueur le 24 août 1993,

la série 07 d'amendements entrée en vigueur le 18 septembre 1994,

la série 08 d'amendements entrée en vigueur le 26 mars 1995;

révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 08 d'amendements entré en vigueur le 28 août 1996;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

la série 09 d'amendements entrée en vigueur le 28 août 1996,

les modifications à la série 09 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.223.1997.TREATIES-40 du 23 juin 1997,

les modifications additionnelles à la série 09 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.420.1997. TREATIES-90 du 27 octobre 1997,

le complément 1 à la série 09 d'amendements entré en vigueur le 15 janvier 1997,

le complément 2 à la série 09 d'amendements entré en vigueur le 22 février 1997,

les modifications au complément 2 à la série 09 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.224.1997. TREATIES-41 du 20 juin 1997,

les modifications à la révision 3 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.419.1997.TREATIES-89 du 27 octobre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 4, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 29 août 1973,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 11 juillet 1974,

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 04 janvier 1979,

la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 11 août 1981,

la série 05 d'amendements entrée en vigueur le 26 novembre 1984,

le complément 1 à la série 05 d'amendements entré en vigueur le 01 avril 1987,

le complément 2 à la série 05 d'amendements entré en vigueur le 05 octobre 1987,

le complément 3 à la série 05 d'amendements entré en vigueur le 29 juillet 1987,

la série 06 d'amendements entrée en vigueur le 22 novembre 1990,

le complément 1 à la série 06 d'amendements entré en vigueur le 15 novembre 1992,

le complément 2 à la série 06 d'amendements entré en vigueur le 24 août 1993,

la série 07 d'amendements entrée en vigueur le 18 septembre 1994,

la série 08 d'amendements entrée en vigueur le 26 mars 1995,

le complément 1 à la série 08 d'amendements entré en vigueur le 28 août 1996,

la série 09 d'amendements entrée en vigueur le 28 août 1996,

le complément 1 à la série 09 d'amendements entré en vigueur le 15 janvier 1997,

le complément 2 à la série 09 d'amendements entré en vigueur le 22 février 1997,

le rectificatif 1 à la série 09 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.223.1997.TREATIES-40 du 23 juin 1997,

le rectificatif 2 à la série 09 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.420.1997.TREATIES-90 du 27 octobre 1997,

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 09 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.224.1997. TREATIES-41 du 20 juin 1997,

le rectificatif 2 au complément 2 à la série 09 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.267.1997. TREATIES-1 du 20 juillet 1999,

le rectificatif 1 à la révision 3 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.419.1997.TREATIES-89 du 27 octobre 1997,

le complément 3 à la série 09 d'amendements entré en vigueur le 27 avril 1998,

le complément 4 à la série 09 d'amendements entré en vigueur le 4 février 1999;

révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la série 09 d'amendements entré en vigueur le 27 avril 1998;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 5, comprenant:

le complément 5 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 27 décembre 2000;

le complément 6 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 20 février 2002;

le rectificatif 1 au complément 5 à la série 09 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.810.2001. TREATIES-2 du 11 août 2001;

le rectificatif 1 au complément 3 à la série 09 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.598.2002. TREATIES-1 du 13 juin 2002;

le rectificatif 1 au complément 6 à la série 09 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.599.2002. TREATIES-1 du 13 juin 2002;

le complément 7 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 30 janvier 2003;

le rectificatif 2 au complément 5 à la série 09 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.788.2002. TREATIES-1 du 1er août 2002;

le rectificatif 2 au complément 6 à la série 09 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.359.2003. TREATIES-1 du 6 mai 2003;

le complément 8 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 8 à la série 09 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.163.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le rectificatif 3 au complément 6 à la série 09 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.441.2004. TREATIES-1 du 13 mai 2004;

le rectificatif 1 au complément 7 à la série 09 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.442.2004. TREATIES-1 du 13 mai 2004;

révision 5 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 5 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.550.2005.TREATIES-3 du 15 juillet 2005;

révision 5 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 à la révision 5 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.281.2006.TREATIES-1 du 7 avril 2006;

révision 5 – amendement 1, comprenant:

le complément 9 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

révision 5 – amendement 2, comprenant:

le complément 10 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 4 avril 2005;

révision 5 – amendement 3, comprenant:

la série 10 d'amendements, entrée en vigueur le 4 avril 2005;

révision 5 – amendement 4, comprenant:

le complément 11 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

révision 5 – amendement 4 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 11 à la série 09 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.282.2006. TREATIES-1 du 7 avril 2006;

révision 5 – amendement 5, comprenant:

le complément 1 à la série 10 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

révision 5 – amendement 6, comprenant:

le complément 12 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 6, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 5, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.550.2005.TREATIES-3 du 15 juillet 2005;

le rectificatif 2 à la révision 5, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.281.2006.TREATIES-1 du 7 avril 2006;

le rectificatif 3 à la révision 5, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.775.2007.TREATIES-2 du 2 août 2007;

le complément 9 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

le complément 10 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 4 avril 2005;

le complément 11 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le rectificatif 1 au complément 11 à la série 09 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.282.2006. TREATIES-3 du 7 avril 2006;

le complément 12 à la série 09 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;

la série 10 d'amendements, entrée en vigueur le 4 avril 2005;

le complément 1 à la série 10 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le complément 2 à la série 10 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 3 à la série 10 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;

le complément 4 à la série 10 d'amendements, entré en vigueur le 10 novembre 2007;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 6 – amendement 1, comprenant:

la série 11 d'amendements, entrée en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 6 – amendement 1 – erratum

révision 6 – amendement 1 – erratum

révision 6 – amendement 2, comprenant:

le complément 5 à la série 10 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 6 – amendement 3, comprenant:

le complément 1 à la série 11 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

révision 6 – amendement 4, comprenant:

le complément 2 à la série 11 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 6 – amendement 5, comprenant:

le complément 3 à la série 11 d'amendements, entré en vigueur le 17 mars 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 7 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la série 11 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;

révision 7 – amendement 2, comprenant:

le complément 7 à la série 11 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;

révision 7 – amendement 3, comprenant:

le complément 8 à la série 11 d'amendements, entré en vigueur le 13 avril 2012;»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2002)

«– Règlement (ECE) N° 13-H concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le freinage;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«rectificatif 1, comprenant:

les modifications à la version originale faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.708.1999.TREATIES-1 du 06 août 1999;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 27 décembre 2000,

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.897.2000. TREATIES-1 du 27 septembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 20 février 2002;

rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 3 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.784.2002.TREATIES-1 du 1er août 2002;

rectificatif 3, comprenant:

le rectificatif 4 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.364.2003.TREATIES-1 du 8 mai 2003;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.708.1999.TREATIES-1 du 6 août 1999;

le rectificatif 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.897.2000.TREATIES-1 du 27 septembre 2000;

le rectificatif 3 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.784.2002.TREATIES-1 du 1er août 2002;

le rectificatif 4 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.364.2003 TREATIES-1 du 8 mai 2003;

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 décembre 2000;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 20 février 2002;

le rectificatif 1 au complément 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.440.2004. TREATIES-1 du 13 mai 2004;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 avril 2005;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juin 2007;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 novembre 2007;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

révision 1 – amendement 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 7 à la révision 1 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.566.2009. TREATIES-5 du 17 septembre 2009, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

au Règlement N° 13-H concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage;

révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

au Règlement N° 13-H concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le freinage;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 9 à la version originale du règlement, entré en vigueur le 17 mars 2010;

au Règlement N° 13-H concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le freinage;

révision 1 – amendement 5, comprenant:

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement, entré en vigueur le 24 juin 2009;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

le rectificatif au complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 17 mars 2010;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 30 janvier 2011;

le rectificatif 1 au complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juin 2011;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 28 octobre 2011;

révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 avril 2012;»

– Règlement N° 14, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les ancrages de ceintures de sécurité sur les voitures particulières, fait à Genève, le 1er avril 1970;

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 02 au Règlement (ECE) N° 14 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les ancrages des ceintures de sécurité sur les voitures particulières, entrée en vigueur le 22 novembre 1984, hormis les dispositions transitoires des paragraphes 13.2, 13.2.1, 13.3, 13.4 et 13.5 dont la mise en vigueur a été reportée au 20 mars 1985;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 2, comprenant

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 28 avril 1976,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 22 novembre 1984,

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 29 janvier 1992,

le rectificatif 1 de la série 03 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N. 232.1992.Treaties-32 du 11 septembre 1992,

le rectificatif 2 de la série 02 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N. 232.1992.Treaties-32 du 11 septembre 1992,

au Règlement (ECE) N° 14 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les ancrages de ceintures de sécurité;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 2 — Corrigendum 1,

comprenant le rectificatif 3 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.383.1993.TREATIES-35 du 19 novembre 1993;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 18 janvier 1998,

le rectificatif 1 à la série 04 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.71.1998.TREATIES-30 du 09 mars 1998;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

la série 05 d'amendements entrée en vigueur le 04 février 1999;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 1 à la série 05 d'amendements entré en vigueur le 26 décembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 4, comprenant:

le complément 4 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

la série 06 d'amendements, entrée en vigueur le 26 février 2004;

le complément 5 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

le rectificatif 1 au complément 4 à la série 05 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1278.2004.TREATIES-1 du 17 décembre 2004;

le rectificatif 1 à la série 06 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1277.2004.TREATIES-1 du 17 décembre 2004;

le complément 1 à la série 06 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2005;

le rectificatif 2 à la série 06 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.551.2005.TREATIES-1 du 15 juillet 2005;

le complément 2 à la série 06 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;

le rectificatif 1 à la révision 3 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1267.2004.TREATIES-2 du 21 décembre 2005;

le rectificatif 3 à la série 06 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1268.2005.TREATIES-2 du 21 décembre 2005;

au Règlement N° 14 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les ancrages de ceintures de sécurité, les systèmes d'ancrages Isofix et les ancrages pour fixation supérieure Isofix;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 4 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 4 à la série 06 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1143.2006.TREATIES-2 du 13 décembre 2006;

révision 4 – amendement 1, comprenant:

le complément 3 à la série 06 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 4 – amendement 2, comprenant:

le complément 4 à la série 06 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2009;

révision 4 – amendement 3, comprenant:

le complément 5 à la série 06 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

révision 4 – amendement 4, comprenant:

la proposition à la série 07 d'amendements, entrée en vigueur le 22 juillet 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 4 – amendement 5, comprenant:

le complément 1 à la série 07 d'amendements, entré en vigueur le 19 août 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 4 – amendement 6, comprenant:

le complément 2 à la série 07 d'amendements, entré en vigueur le 13 avril 2012;»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1983)

«– Règlement N° 15»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

(…)

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 16 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des ceintures de sécurité et systèmes de retenue pour les occupants adultes des véhicules à moteur, entré en vigueur le 1er décembre 1970;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 04 au Règlement (ECE) N° 16 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des ceintures de sécurité et systèmes de retenue pour les occupants adultes des véhicules à moteur, entrée en vigueur le 22 décembre 1985;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 2 – amendement 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 22 décembre 1985;

révision 2 – amendement 2, complément 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 15 juin 1988;

révision 2 – amendements 3, complément 2 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 26 mars 1989;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 3, comprenant

la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 22 décembre 1985,

le complément 1 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 15 juin 1988,

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.43.1988.Treaties-15 du 08 avril 1988,

le complément 2 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 26 mars 1989,

le complément 3 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 20 novembre 1989,

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.221.1990.Treaties-33 du 09 novembre 1990,

la révision 3 – amendement 1, complément 4 à la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 04 octobre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 3 – Amendements 2,

comprenant le complément 5 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 16 août 1993,

le rectificatif 1 à la révision 3 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.196.1993.TREATIES-15 du 26 août 1993,

le rectificatif 2 à la révision 3 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.215.1993.TREATIES-10 du 29 août 1993 (anglais seulement);»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 6 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 18 octobre 1995;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 3 – amendement 4, comprenant:

le complément 7 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 18 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 4, comprenant:

le complément 4 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 04 octobre 1992,

le complément 5 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 16 août 1993,

le rectificatif 1 à la révision 3 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.196.1993.TREATIES-15 du 26 août 1993,

le rectificatif 2 à la révision 3 (anglais seulement) faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.215.1993.TREATIES-10 du 29 août 1993,

le complément 6 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 18 octobre 1995,

le rectificatif 3 à la révision 3 (anglais seulement) faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.217.1996.TREATIES-40 du 22 juillet 1996,

le complément 7 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 18 janvier 1998,

le complément 8 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 04 février 1999,

le complément 9 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 23 mars 2000,

au Règlement N° 16 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des:

I. ceintures de sécurité et systèmes de retenue pour les occupants des véhicules à moteur;

II. véhicules équipés de ceintures de sécurité;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 4 – amendement 1, comprenant:

le complément 10 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 27 décembre 2000;»

Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 5, comprenant:

le complément 10 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 27 décembre 2000;

le complément 11 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 8 septembre 2001;

le complément 12 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 20 février 2002;

le complément 13 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 31 janvier 2003;

le complément 14 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

le complément 15 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 15 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.164.2004. TREATIES-2 du 4 mars 2004;

le rectificatif 2 au complément 15 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1279.2004. TREATIES-1 du 17 décembre 2004;

le complément 16 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

le rectificatif 1 au complément 16 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1034.2004. TREATIES-1 du 4 octobre 2004;

au Règlement N° 16 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des:

I. ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix pour les occupants des véhicules à moteur;

II. véhicules équipés de ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants Isofix;

révision 5 – erratum;

révision 5 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 3 au complément 15 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.553.2005. TREATIES-1 du 15 juillet 2005;

révision 5 – rectificatif 3, comprenant:

le rectificatif 4 au complément 15 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1269.2005. TREATIES-2 du 21 décembre 2005;

révision 5 – rectificatif 4, comprenant:

le rectificatif 5 au complément 15 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.579.2006. TREATIES-11 du 1er août 2006;

révision 5 – rectificatif 5, comprenant:

le rectificatif 2 au complément 16 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.580.2006. TREATIES-11 du 1er août 2006;

révision 5 – amendement 1, comprenant:

le complément 17 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 5 – amendement 2, comprenant:

le complément 18 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 18 juin 2007;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 5 – amendement 3, comprenant:

le complément 19 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 3 février 2008;

révision 5 – amendement 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 19 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.557.2008. TREATIES-6 du 7 août 2008;

révision 5 – amendement 4, comprenant:

la série 05 d'amendements, entrée en vigueur le 3 février 2008;

le rectificatif 1 à la série 05 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1148.2007.TREATIES-3 du 18 février 2008;

révision 5 – amendement 4 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 05 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.244.2008.TREATIES-6 du 8 avril 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 6, comprenant:

l'erratum à la révision 5 du Règlement;

le rectificatif 3 au complément 15 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 22 juin 2005;

le rectificatif 4 au complément 15 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 16 novembre 2005;

le rectificatif 5 au complément 15 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 21 juin 2006;

le rectificatif 2 au complément 16 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 21 juin 2006;

le complément 17 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;

le complément 18 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 18 juin 2007;

le complément 19 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 3 février 2008;

le rectificatif 1 au complément 19 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 25 juin 2008;

la série 05 d'amendements, entrée en vigueur le 3 février 2008;

le rectificatif 1 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 3 février 2008;

le rectificatif 2 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 12 mars 2008;

le rectificatif 1 à la révision 5 du Règlement, entré en vigueur le 12 novembre 2008;

le complément 1 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 6 – amendement 1, comprenant:

le complément 2 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

au Règlement N° 16 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des:

I. ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX pour les occupants des véhicules à moteur;

II. véhicules équipés de ceintures de sécurité, témoins de port de ceinture, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX;

erratum

révision 6 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 6, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.130.2010.TREATIES-1 du 3 mars 2010;

révision 6 – amendement 2, comprenant:

la série 06 d'amendements, entrée en vigueur le 22 juillet 2009;

révision 6 – amendement 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 06 d'amendements du règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.567.2009.TREATIES-7 du 17 septembre 2009;

révision 6 – amendement 2 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 06 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.793.2010.TREATIES-1 du 23 décembre 2010;

révision 6 – amendement 3, comprenant:

le complément 1 à la série 06 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

– Règlement N° 17 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la résistance des sièges et de leur ancrage, fait à Genève, le 1er décembre 1970;

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 03 au Règlement (ECE) N° 17 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la résistance des sièges et de leur ancrage, ainsi que les caractéristiques des appuis-tête dont les sièges peuvent être munis, entrée en vigueur le 1er mai 1986;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 3, comprenant la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 28 janvier 1990,

révision 3 – rectificatif 1 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.Treaties-32 du 11 septembre 1992,

au Règlement (ECE) N° 17 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les sièges, leur ancrage et les appuis-tête;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 3 – Amendement 1,

comprenant le complément 1 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 26 janvier 1994;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

la série 05 d'amendements entrée en vigueur le 26 décembre 1996;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 3 – amendement 3, comprenant:

la série 06 d'amendements entrée en vigueur le 18 janvier 1998,

la série 07 d'amendements entrée en vigueur le 06 août 1998,

révision 3 – amendement 4, comprenant:

le complément 1 à la série 07 d'amendements entré en vigueur le 17 novembre 1999,

le complément 2 à la série 07 d'amendements entré en vigueur le 13 janvier 2000,

le rectificatif 1 à la série 06 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.655.1999.TREATIES-1 du 19 juillet 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 4, comprenant:

la série 07 d'amendements, entrée en vigueur le 6 août 1998;

le complément 1 à la série 07 d'amendements, entré en vigueur le 17 novembre 1999;

le complément 2 à la série 07 d'amendements, entré en vigueur le 13 janvier 2000;

le rectificatif 1 à la série 06 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.655.1999.TREATIES-1 du 19 juillet 1999;

le rectificatif 1 à la série 07 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.425.2000.TREATIES-1 du 27 juin 2000;

le rectificatif 1 au complément 1 à la série 07 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.814.2001. TREATIES-1 du 23 août 2001;

révision 4 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 4 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.165.2004.TREATIES-1 du 4 mars 2004;

la révision 4 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 à la révision 4 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1035.2004.TREATIES-1 du 4 octobre 2004;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 4 – amendement 1, comprenant:

le complément 3 à la série 07 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 4 – amendement 2, comprenant:

la proposition pour la série 08 d'amendements, entrée en vigueur le 22 juillet 2009;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 4 – amendement 3, comprenant:

le complément 1 à la série 08 d'amendements, entré en vigueur le 26 juillet 2012;»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1983)

«– Règlement N° 18 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne leur protection contre une utilisation non autorisée, entré en vigueur le 1er mars 1971;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«révision 2, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 24 novembre 1980,

les modifications à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.40.1997.TREATIES-10 du 02 mai 1986,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 03 septembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 3, comprenant:

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 23 juin 2005;

au Règlement N° 18 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne leur protection contre une utilisation non autorisée;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 10 novembre 2007;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 1985)

«– Règlement N° 19 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard pour véhicules automobiles;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 2 comprenant la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 8 mai 1988;

révision 2 – amendement 1, complément 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 28 février 1989;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 2, amendement 2, comprenant

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 février 1990,

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 novembre 1990,

au Règlement (ECE) N° 19 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard avant pour véhicules automobiles;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 3,

comprenant la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 8 mai 1988,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 février 1989,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 février 1990,

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 novembre 1990,

le complément 4 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 27 octobre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 5 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 16 juin 1995,

les corrections à la révision 3 du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.209.1995.TREATIES-38 du 04 août 1995;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 6 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 15 janvier 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 7 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 27 avril 1998;

révision 3 – amendement 4, comprenant:

le complément 8 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 06 février 1999,

le complément 9 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 23 mars 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 4, comprenant:

le complément 5 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 16 juin 1995;

le rectificatif 1 à la révision 3 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.209.1995.TREATIES-38 du 4 août 1995;

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 janvier 1997;

le complément 7 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 27 avril 1998;

le complément 8 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 6 février 1999;

le complément 9 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 23 mars 2000;

le complément 10 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

révision 4 – amendement 1, comprenant:

le complément 11 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 4 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 11 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.776.2007. TREATIES-1 du 2 août 2007;

révision 4 – amendement 2, comprenant:

le complément 12 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007»;

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 4 – amendement 3, comprenant:

le complément 13 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

au Règlement N° 19 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux de brouillard avant pour véhicules à moteur;

révision 4 – amendement 4, comprenant:

le complément 14 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

révision 5, comprenant:

le complément 11 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 10 octobre 2006;

le rectificatif 1 au complément 11 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.776.2007. TREATIES-1 du 2 août 2007;

le complément 12 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 11 juillet 2008;

le rectificatif 1 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.246.2008.TREATIES-1 du 8 avril 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 5 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.6.2009.TREATIES-1 du 15 janvier 2009, entré en vigueur le 12 novembre 2008;

révision 5 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 3 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.266.2009.TREATIES-1 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 10 mars 2009;

révision 5 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 5 – rectificatif 3, comprenant:

le rectificatif 4 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.120.2010.TREATIES-2 du 3 mars 2010;

révision 5 – rectificatif 4, comprenant:

le rectificatif 5 à la série 03 d'amendements au règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.285.2010.TREATIES-2 du 16 juin 2010;

erratum

révision 5 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

révision 5 – amendement 3, comprenant:

la série 04 d'amendements, entrée en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 5 – amendement 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 04 d'amendements au Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.149.2011.TREATIES-2 du 28 avril 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 6, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le rectificatif 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 12 novembre 2008;

le rectificatif 3 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 10 mars 2009;

le rectificatif 4 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 11 novembre 2009;

le complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 19 août 2010;

le rectificatif 5 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 10 mars 2010;

la série 04 d'amendements, entrée en vigueur le 9 décembre 2010;

l'erratum;

le rectificatif 1 à la révision 5 du règlement, entré en vigueur le 9 mars 2011;

le rectificatif 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 9 mars 2011;

le complément 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;

erratum 1

révision 6 – amendement 1, comprenant:

le complément 3 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 26 juillet 2012;

révision 6 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 26 juillet 2012;

au Règlement N° 19 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux de brouillard avant pour véhicules à moteur;»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 1985)

«– Règlement N° 20 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes halogènes (lampes H_4) et à l'homologation des lampes elles-mêmes;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 1 – amendement 1 à la série 02 d'amendements au Règlement (ECE) N° 20 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes halogènes à incandescence (lampes H_4), entré en vigueur le 3 juillet 1986;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1, amendement 2, comprenant le complément 1 à la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 28 février 1990;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 2,

comprenant la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 15 août 1976,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 3 juillet 1986,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 février 1990,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 27 octobre 1992,

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 2 décembre 1992,

la révision 2 – amendement 1,

comprenant le complément 4 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 5 mars 1994,

au Règlement N° 20 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes halogènes à incandescence (lampes H_4);»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 5 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 27 novembre 1994,

les corrections au complément 3 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.317.1994. TREATIES-38 du 30 novembre 1994,

les corrections à la révision 2 du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.207.1995.TREATIES-36 du 04 août 1995;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 6 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 25 décembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 3, comprenant:

le complément 4 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 5 mars 1994;

le complément 5 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 27 novembre 1994;

le rectificatif 1 au complément 3 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.317.1994. TREATIES-38 du 30 novembre 1994;

le rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.207.1995.TREATIES-36 du 4 août 1995;

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 25 décembre 1997;

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 9 septembre 2001;»

– Règlement N° 21 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur aménagement intérieur, fait à Genève, le 1er décembre 1971;

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«complément 1 à la série d'amendements 01 au Règlement, entré en vigueur le 26 avril 1986;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 2,

comprenant la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 8 octobre 1980,

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 26 avril 1986,

le rectificatif 1 de la révision 1 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.142.1986.TREATIES-27 du 2 septembre 1986;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 18 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.423.2000.TREATIES-1 du 27 juin 2000;

révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 31 janvier 2003;»

– Règlement N° 22 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des casques de protection pour conducteurs et passagers de motocycles, fait à Genève, le 1er juin 1972;

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 2 – amendement 2 à la série 03 d'amendements au Règlement (ECE) N° 22 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des casques de protection pour conducteurs et passagers de motocycles et de cyclomoteurs, entré en vigueur le 19 juillet 1988;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 3, comprenant

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 07 mars 1975,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 24 mars 1982,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 16 juillet 1983,

le rectificatif 1 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.218.1983.Treaties-31 du 02 août 1983,

le rectificatif 2 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.212.1985.Treaties-22 du 09 octobre 1985,

le rectificatif 3 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.143.1986.Treaties-28 du 20 août 1986,

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 19 juillet 1988,

le complément 1 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 05 mai 1991,

au Règlement (ECE) N° 22 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des casques de protection et de leurs écrans pour conducteurs et passagers de motocycles et de cyclomoteurs;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 3 – amendement 1, comprenant:

la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 20 mars 1995,

les corrections à la série 04 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.215.1995.TREATIES-44 du 7 août 1995;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 04 d'amendements entré en vigueur le 18 janvier 1998,

le rectificatif 2 à la série 04 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.40.1998.TREATIES-24 du 9 mars 1998;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 2 à la série 04 d'amendements entré en vigueur 13 janvier 2000,

la série 05 d'amendements entrée en vigueur le 30 juin 2000,

le rectificatif 1 à la série 05 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.427.2000.TREATIES-1 du 27 juin 2000;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 3 – amendement 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 05 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.133.2001.TREATIES-1 du 13 mars 2001;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 4, comprenant:

la série 05 d'amendements, entrée en vigueur le 30 juin 2000;

le rectificatif 1 à la série 05 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.427.2000.TREATIES-1 du 27 août 2000;

le rectificatif 2 à la série 05 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.133.2001.TREATIES-1 du 13 mars 2001;

le rectificatif 3 à la série 05 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.815.2001.TREATIES-2 du 23 août 2001;

le complément 1 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 20 février 2002;»

(Règl. g.-d. du 7 juillet 1987)

«– Règlement N° 23 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-marche arrière pour véhicules à moteur et pour leurs remorques, complété par l'amendement 1 y relatif du 11 mars 1977;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 2, complément 2, entré en vigueur le 28 février 1989;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1, comprenant

le complément 1 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 22 mars 1977,

le complément 2 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 28 février 1989,

le complément 3 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 05 mai 1991,

le complément 4 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 24 septembre 1992,

la correction faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.Treaties-11 du 1er juillet 1992;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 5 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 11 février 1996;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 18 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 1 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 5 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.559.2001.TREATIES-1 du 5 juin 2001,

au Règlement N° 23 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-marche arrière pour véhicules à moteur et pour leurs remorques;

révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 28 décembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 février 1996;

le rectificatif 1 au complément 5, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.559.2001.TREATIES-1 du 5 juin 2001;

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 18 janvier 1998;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 28 décembre 2000;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 août 2002;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 10 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.166.2004.TREATIES-1 du 4 mars 2004;

révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 2 – amendement 4, comprenant:

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

au Règlement N° 23 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 3, comprenant:

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 10 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.166.2004.TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 14 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

au Règlement N° 23 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-marche arrière pour véhicules à moteur et pour leurs remorques;

révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 15 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 16 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 17 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1983)

«– Règlement N° 24 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules équipés de moteurs Diesel en ce qui concerne les émissions de gaz polluants par le moteur, entré en vigueur le 15 septembre 1972;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«révision 2 comprenant la série d'amendements 03 au Règlement (ECE) N° 24 concernant les prescriptions uniformes relatives

I. à l'homologation des moteurs à allumage par compression (APC) en ce qui concerne les émissions de polluants visibles,
II. à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne l'installation d'un moteur APC d'un type homologué,
III. à l'homologation des véhicules automobiles équipés d'un moteur APC en ce qui concerne les émissions de polluants visibles du moteur,
IV. à la mesure de la puissance des moteurs APC, entrée en vigueur le 20 avril 1986;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 27 mars 2001,

au Règlement N° 24 concernant les prescriptions uniformes relatives:

I. à l'homologation des moteurs à allumage par compression (APC) en ce qui concerne les émissions des polluants visibles
II. à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne l'installation d'un moteur APC d'un type homologué
III. à l'homologation des véhicules automobiles équipés d'un moteur APC en ce qui concerne les émissions de polluants visibles du moteur
IV. à la mesure de la puissance des moteurs APC;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2005;

au Règlement N° 24 concernant les prescriptions uniformes relatives:

I. à l'homologation des moteurs à allumage par compression (APC) en ce qui concerne les émissions des polluants visibles;
II. à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne l'installation d'un moteur APC d'un type homologué;
III. à l'homologation des véhicules automobiles équipés d'un moteur APC en ce qui concerne les émissions de polluants visibles;
IV. à la mesure de la puissance des moteurs APC;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

au Règlement N° 24 concernant les prescriptions uniformes relatives:

I. à l'homologation des moteurs à allumage par compression (APC) en ce qui concerne les émissions des polluants visibles;
II. à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne l'installation d'un moteur APC d'un type homologué;
III. à l'homologation des véhicules automobiles équipés d'un moteur APC en ce qui concerne les émissions de polluants visibles du moteur;
IV. à la mesure de la puissance des moteurs APC;»

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 25 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des appuis-tête incorporés ou non dans les sièges des véhicules, entré en vigueur le 1er mars 1972;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 02, entrée en vigueur le 26 avril 1986;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 3, entré en vigueur le 3 mai 1987;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1 comprenant la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 20 novembre 1989,

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.Treaties-32 du 11 septembre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 1 – amendement 1,

comprenant le complément 1 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 30 janvier 1994;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 15 janvier 1997;»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1983)

«– Règlement N° 26 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leurs saillies extérieures, entré en vigueur le 1er juillet 1972;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«amendement 2, comprenant:

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 13 décembre 1996;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 3, comprenant:

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 06 juillet 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 4, comprenant:

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 23 juin 2005;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«amendement 5, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 27 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des triangles de présignalisation;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 3, complément 1 à la série d'amendements 03, entré en vigueur le 3 mars 1985;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 3 – rectificatif 1, comprenant

la correction faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.Treaties-32 du 11 septembre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 11 septembre 1973,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 01 juillet 1977,

le rectificatif 1 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.TREATIES-32 du 11 septembre 1992,

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 03 mars 1985,

le complément 1 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 18 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 11 septembre 1973;

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 1er juillet 1977;

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 3 mars 1985;

le rectificatif 1 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.TREATIES-32 du 11 septembre 1992;

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 1 du règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.286.2010.TREATIES-1 du 16 juin 2010;

erratum;»

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 28, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des avertisseurs sonores et des automobiles en ce qui concerne leur signalisation sonore, entré en vigueur le 15 janvier 1973;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 01, entrée en vigueur le 7 février 1984;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 2, comprenant

le complément 2 à ce Règlement dans sa version originale (00) entré en vigueur le 08 janvier 1991,

le rectificatif 1 au complément 2 à 00 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.95.1992.Treaties-10 du 16 juin 1992;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 28 décembre 2000;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 29 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection des occupants d'une cabine de véhicule utilitaire;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 1,

comprenant le rectificatif 1 au texte original des Règlements,

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 1er août 1977;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 27 février 1999;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

la série 02 des amendements, entrée en vigueur le 27 février 1999;

le complément 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;

la série 03 des amendements, entrée en vigueur le 30 janvier 2011;»

– Règlement N° 30 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques, fait à Genève, le 1er avril 1975;

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 3, complément 1 à la série d'amendements 02, entré en vigueur le 5 octobre 1987;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1, comprenant

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 25 septembre 1977,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 15 mars 1981,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 05 octobre 1987,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 22 novembre 1990,

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 24 septembre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 1 – amendement 1,

comprenant le complément 4 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 1er mars 1994;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 5 à la série 02 d'amendements au Règlement entré en vigueur le 08 janvier 1995;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 6 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 26 décembre 1996,

le complément 7 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 05 mars 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 8 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 14 mai 1998;

la révision 2, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 25 septembre 1977,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 15 mars 1981,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 05 octobre 1987,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 22 novembre 1990,

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 24 septembre 1992,

le complément 4 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 01 mars 1994,

le complément 5 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 08 janvier 1995,

le complément 6 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 26 décembre 1996,

le complément 7 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 05 mars 1997,

le complément 8 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 14 mai 1998,

le complément 9 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 06 février 1999;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 10 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 13 janvier 2000;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 11 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 décembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 10 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.443.2004. TREATIES-1 du 13 mai 2004;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 12 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 20 février 2002;

révision 2 – amendement 4, comprenant:

le complément 13 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

révision 2 – amendement 5, comprenant:

le complément 14 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 3, comprenant:

le complément 10 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 13 janvier 2000;

le rectificatif 1 au complément 10 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.443.2004. TREATIES-1 du 13 mai 2004;

le complément 11 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 28 décembre 2000;

le complément 12 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 20 février 2002;

le complément 13 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le complément 14 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;

révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 15 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 10 novembre 2007;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 16 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 17 mars 2010;»

(Règl. g.-d. du 6 février 1997)

«– Règlement (ECE) N° 31 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs automobiles constitués par des blocs optiques halogènes ("sealed beam") (bloque optique HSB) émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

les corrections à la révision 1 du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.184.1995.TREATIES-30 du 27 juillet 1995;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 23 janvier 1997,

au Règlement N° 31 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs automobiles constitués par des blocs optiques halogènes ("sealed beam" unit) (bloc optique SBH) émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 4 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 27 avril 1998;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 5 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 6 juin 2008)

«révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 2, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.184.1995.TREATIES-30 du 27 juillet 1995, entré en vigueur le 10 mars 1995;

le complément 3 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 23 janvier 1997;

le complément 4 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 27 avril 1998;

le complément 5 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 7 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

au Règlement N° 31 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs scellés halogènes pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois;

révision 2 – erratum;»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 1985)

«– Règlement N° 32 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le comportement de la structure du véhicule heurté en cas de collision par l'arrière;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 1,

comprenant les rectificatifs 1 et 2 au texte original du Règlement N° 32;»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 1985)

«– Règlement N° 33 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le comportement de la structure du véhicule heurté en cas de collision frontale;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 1,

comprenant le rectificatif 2 au texte original du Règlement N° 33;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 17 novembre 1999;»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1983)

«– Règlement N° 34 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'Incendie, entré en vigueur le 1er juillet 1975;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 18 janvier 1979;

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 16 juillet 2003;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

révision 1 – erratum;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la série 2 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 35 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la disposition des pédales de commande;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Règl. g.-d. du 4 novembre 1993)

«– Règlement (ECE) N° 36 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives aux caractéristiques de construction des véhicules de transport en commun;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 1,

comprenant la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 8 février 1982,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 7 septembre 1986,

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 14 décembre 1992,

au Règlement N° 36 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de transport en commun de grandes dimensions en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

les corrections à la révision 1 du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.205.1995.TREATIES-34 du 04 août 1995;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«la révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 14 mai 1998,

le complément 2 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 06 août 1998;

révision 1 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 1 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.270.1999. TREATIES-1 du 12 avril 1999;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 3 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 06 juillet 2000,

le complément 4 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 28 décembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 14 décembre 1992;

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.205.1995.TREATIES-34 du 4 août 1995;

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 14 mai 1998;

le complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 6 août 1998;

le rectificatif 1 au complément 1 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.270.1999. TREATIES-1 du 12 avril 1999;

le complément 3 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 6 juillet 2000;

le complément 4 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 28 décembre 2000;

le complément 5 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 21 février 2002;

le complément 6 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 20 août 2002;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 7 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 7 décembre 2002;

le rectificatif 1 au complément 7 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.31.2003. TREATIES-1 du 17 janvier 2003;

révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 8 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 30 octobre 2003;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 9 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

révision 2 – amendement 4, comprenant:

le complément 10 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

révision 2 – amendement 5, comprenant:

le complément 11 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 3, comprenant:

le complément 7 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 7 décembre 2002;

le rectificatif 1 au complément 7 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.31.2003. TREATIES-1 du 17 janvier 2003;

le complément 8 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 30 octobre 2003;

le complément 9 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

le complément 10 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

le complément 11 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le complément 12 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 10 novembre 2007;

au Règlement N° 36 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de transport en commun de grandes dimensions en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction;»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 1985)

«– Règlement N° 37 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 1 – amendement 1, complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 23 octobre 1986;

révision 1 – amendement 2, complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 27 octobre 1987;

révision 1 – amendement 3, complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 30 mars 1988;

révision 1 – amendement 4, compléments 4 et 5 à la série 03 d'amendements, entrés en vigueur respectivement le 23 juillet 1989 et le 3 août 1989;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 2,

comprenant la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 27 octobre 1983,

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 1er juin 1984,

le rectificatif 2 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.41-1986.TREATIES-11 du 7 avril 1986,

le complément 1 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 23 octobre 1986,

le complément 2 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 27 octobre 1987,

le complément 3 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 30 mars 1988,

le complément 4 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 23 juillet 1989,

le complément 5 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 3 août 1989,

le complément 6 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 29 novembre 1990,

le complément 7 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 5 mai 1991,

le complément 8 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 6 septembre 1992,

le complément 9 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 16 décembre 1992;

la révision 2 – Rectificatif 1,

les modifications rédactionnelles faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.195.1993.TREATIES-14 du 23 août 1993;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«amendement 1, comprenant:

le complément 10 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 05 mars 1995,

le complément 11 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 16 juin 1995,

le complément 12 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 11 février 1996;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 13 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 23 janvier 1997;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 14 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 03 septembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 14 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 03 septembre 1997;

révision 2 – amendement 4, comprenant:

le complément 15 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 14 mai 1998;

révision 2 – amendement 5, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 10 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.263.1998. TREATIES-60 du 2 juillet 1998,

le rectificatif 1 au complément 11 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.302.1998. TREATIES-69 du 06 août 1998,

le complément 16 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 17 mai 1999,

le complément 17 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 17 novembre 1999,

le complément 18 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 13 janvier 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 4, comprenant:

le complément 21 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 4 décembre 2001;

le complément 22 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 7 décembre 2002;

le rectificatif 1 à la révision 3 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.32.2003.TREATIES-1 du 17 janvier 2003;

le complément 23 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le complément 24 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

le complément 25 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2005;

révision 4 – amendement 1, comprenant:

le complément 26 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

révision 4 – amendement 2, comprenant:

le complément 27 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 5, comprenant:

le complément 26 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 27 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 10 octobre 2006;

le rectificatif 1 à la révision 4 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1173.2006.TREATIES-1 du 11 décembre 2006;

le complément 28 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 11 juin 2007;

le rectificatif 1 au complément 25 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.778.2007. TREATIES-2 du 2 août 2007;

le rectificatif 1 au complément 27 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.777.2007. TREATIES-1 du 2 août 2007;

le complément 29 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 3 février 2008;

le complément 30 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 5 – amendement 1, comprenant:

le complément 31 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 5 – amendement 2, comprenant:

le complément 32 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

révision 5 – amendement 3, comprenant:

le complément 33 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le rectificatif 1 au complément 33 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.556.2009. TREATIES-1 du 17 septembre 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 5 – amendement 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au supplément 33 à la série 03 d'amendements du règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.561.2009.TREATIES-5 du 17 septembre 2009;

révision 5 – amendement 3 – erratum:

révision 5 – amendement 4, comprenant:

le complément 34 à la série 03 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

révision 5 – amendement 4 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 34 à la série 03 d'amendements du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.465.2010.TREATIES-4 du 30 juillet 2010;

révision 5 – amendement 4 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 au complément 34 à la série 03 d'amendements au Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.150.2011.TREATIES-1 du 28 avril 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 7 – amendement 1, comprenant:

le complément 38 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 26 juillet 2012;»

(Règl. g.-d. du 7 juillet 1987)

«– Règlement N° 38 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-arrière brouillard pour les véhicules à moteur et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 1, complément 1 au Règlement (ECE) N° 38 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard arrière pour les véhicules à moteur et de leurs remorques,entré en vigueur le 14 février 1989;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 2, comprenant

le complément 2 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 05 mai 1991,

le complément 3 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 24 septembre 1992,

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.Treaties-11 du 1er juillet 1992,

au Règlement (ECE) N° 38 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-arrières pour les véhicules à moteur et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«amendement 3, comprenant:

le complément 4 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 11 février 1996,

au Règlement N° 38 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard arrière pour les véhicules à moteur et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 14 février 1989,

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 05 mai 1991,

le complément 3 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 24 septembre 1992,

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.TREATIES-11 du 01 juillet 1992,

le complément 4 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 11 février 1996,

le complément 5 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 03 septembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 28 décembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 28 décembre 2000;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 20 août 2002;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 9 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.169.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

au Règlement N° 38 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard arrière pour les véhicules à moteur et leurs remorques;

révision 2 – amendement 4, comprenant:

le complément 14 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 5, comprenant:

le complément 15 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 39, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'appareil indicateur de vitesse, y compris son installation, entré en vigueur le 20 novembre 1978;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 1 complément 1, entré en vigueur le 18 juillet 1988;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 25 décembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 7 décembre 2002;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.153.2011.TREATIES-1 du 28 avril 2011;»

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 40, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles équipés de moteurs à allumage commandé en ce qui concerne les émissions de gaz polluants par le moteur, entré en vigueur le 1er septembre 1979;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 31 mai 1988;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«rectificatif 3;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«rectificatif 4, comprenant:

le rectificatif 4 au Règlement N° 40 dans sa forme originale faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.270.1996.TREATIES-51 du 05 septembre 1996;»

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 41, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit, entré en vigueur le 1er juin 1980;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 01, entrée en vigueur le 24 juillet 1984;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«– Règlement N° 41 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne le bruit et comprenant le rectificatif 1 au texte original faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.237.1980.TREATIES-18 du 15 septembre 1980,

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 24 juillet 1984,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 4 avril 1994;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 1, comprenant:

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 05 février 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

la série 03 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 5 février 2000;

le complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;

le rectificatif 1 à la Révision 1 du Règlement, entré en vigueur le 25 juin 2008;

la série 04 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 13 avril 2012;»

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 42, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leurs dispositifs de protection (pare-chocs, etc.) à l'avant et à l'arrière de ces véhicules, entré en vigueur le 1er juin 1980;»

– Règlement N° 43, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation du vitrage de sécurité et des matériaux pour vitrage destinés à être montés sur les véhicules à moteur et leurs remorques, fait à Genève, le 15 février 1981;

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 02 au Règlement (ECE) N° 43 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation du vitrage de sécurité et des matériaux pour vitrage, entrée en vigueur le 4 avril 1986;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 1 comprenant les amendements au Règlement (ECE) N° 43 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des vitrages de sécurité et des matériaux pour vitrage, entrés en vigueur le 31 mars 1987;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 4 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 13 janvier 2000,

au Règlement N° 43 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des vitrages de sécurité;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 5 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 06 juillet 2000,

le rectificatif 1 au complément 4 à la version originale du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.450.2000. TREATIES-1 du 29 juin 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 janvier 2000;

le rectificatif 1 au complément 4 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.450.2000. TREATIES-1 du 29 juin 2000;

le rectificatif 2 au complément 4 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.601.2000. TREATIES-1 du 13 juin 2002;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 6 juillet 2000;

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 septembre 2001;

le rectificatif 1 au complément 6 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.112.2002. TREATIES-1 du 8 février 2002;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

au Règlement N° 43 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des vitrages de sécurité et de l'installation de ces vitrages sur les véhicules;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 12 août 2004;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2 – amendement 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 10 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1156.2007.TREATIES-1 du 18 janvier 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 2 – amendement 4, comprenant:

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

révision 2 – amendement 5, comprenant:

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 6, comprenant:

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2 – amendement 7, comprenant:

le complément 14 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 28 octobre 2011;»

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 44 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur, entré en vigueur le 1er février 1981;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 02 au Règlement (ECE) N° 44 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur («dispositifs de retenue pour enfants») , entrée en vigueur le 4 avril 1986;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 3, complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement (ECE) N° 44 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur («dispositifs de retenue pour enfants»), entré en vigueur le 8 novembre 1987;

amendement 4, complément 2

à la série 02 d'amendements au Règlement (ECE) N° 44 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur («dispositifs de retenue pour enfants»), entré en vigueur le 28 février 1989;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 5, comprenant

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 29 novembre 1990,

la correction faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.Treaties-32 du 11 septembre 1992,

l'amendement 4 – rectification 1, comprenant

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.Treaties-32 du 11 septembre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 17 novembre 1982,

le rectificatif I à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.398.1983.TREATIES-61 du 26 janvier 1984,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 04 avril 1986,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 08 novembre 1987,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 février 1989,

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 29 novembre 1990,

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.TREATIES-32 du 11 septembre 1992,

le rectificatif I à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.TREATIES-32 du 11 septembre 1992,

le complément 4 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 26 janvier 1994,

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 12 septembre 1995,

le rectificatif 1 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.204.1995.TREATIES-33 du 07 août 1995,

le rectificatif 2 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.227.1997.TREATIES-44 du 20 juin 1997,

le complément 1 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 18 janvier 1998,

le rectificatif 3 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.44.1998.TREATIES-25 du 09 mars 1998;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 2 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 18 novembre 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 3 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

le rectificatif 4 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.134.2001.TREATIES-1 du 13 mars 2001;

révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 4 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 20 février 2002;

révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 5 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 5 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.170.2004.TREATIES-2 du 4 mars 2004;

le rectificatif 1 au complément 5 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.171.2004. TREATIES-2 du 4 mars 2004;

révision 1 – amendement 4 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 au complément 5 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1280.2004. TREATIES-1 du 17 décembre 2004;

révision 1 – amendement 5, comprenant:

le complément 6 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

révision 1 – amendement 6, comprenant:

le complément 7 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2005;

révision 1 – amendement 7, comprenant:

la série 04 d'amendements, entrée en vigueur le 23 juin 2005;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2, comprenant:

le complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 18 novembre 1999;

le complément 3 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

le rectificatif 4 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.134.2001.TREATIES-1 du 13 mars 2001;

le supplément 4 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 20 février 2002;

le complément 5 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 5 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.170.2004.TREATIES-2 du 4 mars 2004;

le rectificatif 1 au complément 5 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.171.2004. TREATIES-2 du 4 mars 2004;

le complément 6 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

le complément 7 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2005;

la série 04 d'amendements, entrée en vigueur le 23 juin 2005;

le rectificatif 2 au complément 5 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1280.2004. TREATIES-1 du 17 décembre 2004;

le complément 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le rectificatif 1 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.581.2006.TREATIES-1 du 1er août 2006;

le complément 2 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 3 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 12 juin 2007;

le complément 4 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 10 novembre 2007;

le rectificatif 1 au complément 4 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1159.2007. TREATIES-1 du 18 janvier 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.16.2009.TREATIES-1 du 15 janvier 2009, entré en vigueur le 12 novembre 2008;

évision 2 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 à la révision 2 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.268.2009.TREATIES-1 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 10 mars 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – rectificatif 3, comprenant:

le rectificatif 3 à la révision 2 du règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.122.2010.TREATIES-2 du 3 mars 2010;

révision 2 – rectificatif 4, comprenant:

le rectificatif 4 à la révision 2 du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.796.2010.TREATIES-2 du 23 décembre 2010;»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 1985)

«– Règlement N° 45 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de nettoyage des projecteurs de véhicules à moteur ainsi qu'à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les dispositifs de nettoyage des projecteurs;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 1, comprenant la série 01 d'amendements au Règlement (ECE) N° 45 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des nettoie-projecteurs et des véhicules à moteur en ce qui concerne les nettoie-projecteurs, entrée en vigueur le 9 février 1988;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1 – amendement 1, comprenant

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 30 décembre 1990,

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 05 mai 1991,

la modification faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.78.1991.Treaties-12 du 20 juin 1991;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements au Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.351.1995.TREATIES-70 du 13 novembre 1995;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 3 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 03 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 4 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 29 décembre 2000,

le rectificatif 1 au complément 4 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N. 135.2001. TREATIES-1 du 13 mars 2001,

le rectificatif 2 au complément 4 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N. 558.2001. TREATIES-1 du 5 juin 2001;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2, comprenant:

tout le texte valide (inclus la série 01 d'amendements), entré en vigueur le 9 février 1988, jusqu'à:

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 30 décembre 1990;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 5 mai 1991;

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.78.1991.TREATIES-12 du 20 juin 1991;

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements au Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.351.1995.TREATIES-70 du 13 novembre 1995;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 3 janvier 1998;

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

le rectificatif 1 au complément 4 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.135.2001.TREATIES-1 du 13 mars 2001;

le rectificatif 2 au complément 4 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.558.2001.TREATIES-1 du 5 juin 2001;

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 juin 2007;

le rectificatif 3 au complément 4 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.269.2009.TREATIES-2 du 30 avril 2009;

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le rectificatif 1 au complément 6 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.121.2010.TREATIES-1 du 11 novembre 2009;»

(Règl. g.-d. du 26 juillet 1983)

«– Règlement N° 46 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des rétroviseurs et des véhicules à moteurs en ce qui concerne le montage des rétroviseurs, entré en vigueur le 1er septembre 1981;»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 01, entrée en vigueur le 21 octobre 1984;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«révision 1, comprenant le complément 1, la série 01 d'amendements et le complément 1 à la série 01 d'amendements, entrés en vigueur respectivement le 21 octobre 1984, le 5 octobre 1987 et le 30 mai 1988;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1 – rectificatif 1, comprenant

la correction faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.Treaties-32 du 11 septembre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 27 août 1996,

le complément 3 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 20 septembre 1994;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 4 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 03 janvier 1998,

au Règlement N° 46 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des rétroviseurs et des véhicules automobiles en ce qui concerne le montage des rétroviseurs;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

le rectificatif 2 à la révision 1 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.TREATIES-32 du 11 septembre 1992;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 27 août 1996;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 20 septembre 1994;

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 3 janvier 1998;

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 23 juin 2005;

au Règlement N° 46 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes de vision indirecte, et des véhicules à moteur en ce qui concerne le montage de ces systèmes;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 3, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 12 novembre 2008;

le complément 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 10 novembre 2007;

le complément 2 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le complément 3 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le complément 4 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 4 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.117.2010. TREATIES-1 du 3 mars 2010;

révision 3 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 3 du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.797.2010.TREATIES-1 du 23 décembre 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 5 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;»

(Règl. g.-d. du 7 juillet 1987)

«– Règlement N° 47 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des cyclomoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé en ce qui concerne les émissions de gaz polluants du moteur;»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 1985)

«– Règlement N° 48 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 1, complément 1, entré en vigueur le 27 juin 1987;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 2, comprenant le complément 2 entré en vigueur le 08 janvier 1991;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 1,

comprenant le complément 1 au texte original du Règlement entré en vigueur le 27 juin 1987,

le complément 2 au texte original du Règlement entré en vigueur le 8 janvier 1991,

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 9 février 1994,

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.453.1993.TREATIES-52 du 9 février 1994;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements au Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.316.1994.TREATIES-37 du 21 novembre 1994;

la révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 20 décembre 1995,

les corrections à la révision du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.181.1995.TREATIES-29 du 20 juillet 1995,

les corrections à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.214.1995.TREATIES-43 du 07 août 1995;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«révision 1 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 4 à la série 01 d'amendements au Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.352.1995.TREATIES-71 du 13 novembre 1995;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 03 septembre 1997,

le complément 3 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 03 janvier 1998,

le rectificatif 1 au complément 3 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.72.1998.TREATIES-31 du 09 mars 1998;

révision 1 – amendement 3, comprenant:

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 27 février 1999,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 18 novembre 1999;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 2, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 9 février 1994,

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.453.1993. TREATIES-52 du 09 février 1994,

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.316.1994. TREATIES-37 du 21 novembre 1994,

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 20 décembre 1995,

le rectificatif 1 à la révision 1 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.181.1995. TREATIES-29 du 20 juillet 1995,

le rectificatif 3 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.214.1995. TREATIES-43 du 7 août 1995,

le rectificatif 4 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.352.1995. TREATIES-71 du 13 novembre 1995,

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 03 septembre 1997,

le complément 3 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 03 janvier 1998,

le rectificatif 1 au complément 3 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.72.1998. TREATIES-31 du 09 mars 1998,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 27 février 1999,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 18 novembre 1999,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 06 juillet 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 4, comprenant:

le complément 7 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le complément 8 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

le rectificatif 1 au complément 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N. 453.2004.TREATIES-1 du 13 mai 2004;

le complément 9 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

le complément 10 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2004;

les rectificatifs 2, 3 et 4 à la révision 3 du Règlement;

le complément 11 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le rectificatif 1 au complément 8 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.344.2005. TREATIES-2 du 9 mai 2005;

le complément 12 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;

le complément 13 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le rectificatif 1 à la révision 3 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.283.2006.TREATIES-1 du 7 avril 2006;

le complément 14 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 10 octobre 2006;

révision 4 – amendement 1, comprenant:

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 5, comprenant:

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 10 octobre 2006;

le rectificatif 2 à la révision 3 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1149.2006.TREATIES-5 du 13 décembre 2006;

le rectificatif 1 au complément 13 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1150.2006. TREATIES-5 du 13 décembre 2006;

l'erratum à la révision 4;

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 12 juin 2007;

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1160.2007. TREATIES-1 du 18 janvier 2008;

le complément 3 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 12 juin 2007;

révision 5 – erratum

révision 5 – erratum

révision 5 – amendement 1, comprenant:

le complément 4 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 5 – amendement 1 – erratum

révision 5 – amendement 2, comprenant:

la série 04 d'amendements, entrée en vigueur le 7 août 2008;

le rectificatif 1 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.599.2008.TREATIES-5 du 7 août 2008;

révision 5 – amendement 3, comprenant:

le complément 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le rectificatif 1 à la série 04 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.561.2008.TREATIES-3 du 7 août 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 6, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 2 juin 2007;

le complément 3 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 12 juin 2007;

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 14 novembre 2007;

l'erratum à la révision 5 – rectificatif 1;

l'erratum à la révision 5 – rectificatif 2;

le complément 4 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

l'erratum à la révision 5 – amendement 1 – rectificatif 1;

la série 04 d'amendements, entrée en vigueur le 7 août 2008;

le rectificatif 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 7 août 2008;

le complément 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le rectificatif 1 au complément 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le complément 2 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

le complément 3 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le rectificatif 1 à la révision 5, entré en vigueur le 11 novembre 2009;

le rectificatif 1 au complément 2 de la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 11 novembre 2009;

le rectificatif 2 à la révision 5, entré en vigueur le 10 mars 2010;

le rectificatif 1 au complément 3 de la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 10 mars 2010;

le rectificatif 1 au complément 4 de la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 10 mars 2010;

révision 6 – amendement 1, comprenant:

le complément 4 à la série 04 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

révision 6 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 4 à la série 04 d'amendements au Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.800.2010.TREATIES-15 du 23 décembre 2010;

révision 6 – amendement 2, comprenant:

le complément 5 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 6 – amendement 3, comprenant:

le complément 5 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 6 – amendement 4, comprenant:

le complément 6 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 30 janvier 2011;

révision 6 – amendement 5, comprenant:

la série 05 d'amendements, entrée en vigueur le 30 janvier 2011;

révision 6 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 au complément 3 à la série 04 d'amendements au Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.557.2010.TREATIES-9 du 3 septembre 2010;

révision 6 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 6 du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.798.2010.TREATIES-13 du 23 décembre 2010;

révision 6 – rectificatif 3, comprenant:

le rectificatif 2 à la révision 6 du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.799.2010.TREATIES-14 du 23 décembre 2010;

révision 6 – rectificatif 4, comprenant:

le rectificatif 3 à la révision 6 du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.184.2011.TREATIES-5 du 28 avril 2011;»

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 49, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs Diesel en ce qui concerne l'émission de gaz polluants, entré en vigueur le 15 avril 1982;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1, comprenant la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 14 mai 1990,

au Règlement (ECE) N° 49 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à allumage par compression (A.P.C.) et des véhicules équipés de moteurs A.P.C. en ce qui concerne les émissions de gaz polluants par le moteur;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 2,

comprenant la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 14 mai 1990,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 13 décembre 1992,

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.TREATIES-32 du 11 septembre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 18 mai 1996,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 août 1996,

le rectificatif 2 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.353.1995.TREATIES-72 du 13 novembre 1995;

la révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 août 1996,

au Règlement N° 49 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à allumage par compression (A.P.C.) et des moteurs fonctionnant au gaz naturel (G.N.), ainsi que des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (G.P.L.) et des véhicules équipés de moteurs A.P.C., de moteurs fonctionnant au gaz naturel et de moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, en ce qui concerne les émissions de polluants par le moteur;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 2 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 1 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.426.1997. TREATIES-96 du 21 novembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 3, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 14 mai 1990,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 30 décembre 1992,

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.TREATIES-32 du 11 septembre 1992,

le rectificatif 2 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.353.1995.TREATIES-72 du 13 novembre 1995,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 18 mai 1996,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 28 août 1996,

le rectificatif 1 au complément 1 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.426.1997. TREATIES-96 du 21 novembre 1997,

le rectificatif 2 au complément 1 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.272.1999. TREATIES-2 du 12 avril 1999,

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.271.1999. TREATIES-1 du 12 avril 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 3 – amendement 1, comprenant:

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 27 décembre 2001;

au Règlement N° 49 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à allumage par compression (APC) et des moteurs fonctionnant au gaz naturel (GN), ainsi que des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et des véhicules équipés de moteurs APC, de moteurs fonctionnant au gaz naturel et de moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, en ce qui concerne les émissions de polluants par le moteur;

révision 3 – amendement 2, comprenant:

la série 04 d'amendements, entrée en vigueur le 31 janvier 2003;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 4, comprenant:

la série 03 d'amendements, entrée en vigueur le 27 décembre 2001;

la série 04 d'amendements, entrée en vigueur le 31 janvier 2003;

le complément 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 2 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 12 juin 2007;

la série 05 d'amendements, entrée en vigueur le 3 février 2008;

au Règlement N° 49 concernant les prescriptions uniformes concernant les mesures à prendre pour réduire les émissions de gaz polluants et de particules émises par les moteurs à allumage par compression utilisés pour la propulsion des véhicules

et les émissions de gaz polluants émises par les moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié utilisés pour la propulsion des véhicules;

révision 4 – erratum;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 5, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

la série 05 d'amendements, entrée en vigueur le 3 février 2008;

l'erratum à la révision 4;

le complément 1 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 17 mars 2010;

le complément 2 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 19 août 2010;

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 19 août 2010;

le complément 3 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 5 – amendement 1, comprenant:

le complément 4 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 5 – amendement 2, comprenant:

le complément 5 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 26 juillet 2012;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 50 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-position avant, des feux-position arrière, des feux-stop, des indicateurs de direction et des dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière pour les cyclomoteurs, les motocycles et les véhicules y assimilés;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 1, comprenant

le complément 1 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 05 mai 1991,

le complément 2 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 24 septembre 1992,

les modifications faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.Treaties-11 du 1er juillet 1992;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 2, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 29 décembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.158.1985.TREATIES-18 du 22 juillet 1985;

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 5 mai 1991;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 septembre 1992;

le rectificatif 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.TREATIES-11 du 1er juillet 1992;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 décembre 2001;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2002;

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 5 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.172.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le rectificatif 1 au complément 7 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.173.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

au Règlement N° 50 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux de position avant, des feux de position arrière, des feux-stop, des feux indicateurs de direction et des dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière pour véhicules de la catégorie L;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 2, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 14 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 15 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 28 octobre 2011;»

(Règl. g.-d. du 8 février 1984)

«– Règlement N° 51, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des automobiles ayant au moins quatre roues, en ce qui concerne le bruit, entré en vigueur le 15 juillet 1982.»

(Arrêté g.-d. du 7 janvier 1987)

«série d'amendements 01, entrée en vigueur le 21 octobre 1984;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 27 avril 1988;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 3, comprenant le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 12 septembre 1991;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 au texte original du Règlement entré en vigueur le 21 octobre 1984,

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 27 avril 1988,

les corrections faisant objet de la notification dépositaire C.N.91.1988.TREATIES-25 du 20 juin 1988,

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 12 septembre 1991,

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 18 avril 1995,

le complément 1 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 5 mai 1996;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.25.1997.TREATIES-16 du 26 février 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.303.1998.TREATIES-70 du 06 août 1998,

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 07 février 1999,

le complément 3 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 17 novembre 1999;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 3 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.557.2001. TREATIES-1 du 5 juin 2001;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 3 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.557.2001. TREATIES-1 du 5 juin 2001;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 3 février 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 5, comprenant:

le complément 7 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 30 janvier 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2, comprenant:

la série 02 à la version originale du Règlement, entrée en vigueur le 18 avril 1995;

le complément 1 à la série 02 des amendements, entré en vigueur le 5 mai 1996;

le rectificatif 1 à la série 02 des amendements, entré en vigueur le 15 novembre 1996;

le rectificatif 2 à la série 02 des amendements, entré en vigueur le 11 mars 1998;

le rectificatif 1 au complément 3 à la série 02 des amendements, entré en vigueur le 7 mars 2001;

le complément 4 à la série 02 des amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 5 à la série 02 des amendements, entré en vigueur le 18 juin 2007;

le complément 6 à la série 02 des amendements, entré en vigueur le 3 février 2008;

le complément 7 à la série 02 des amendements, entré en vigueur le 30 janvier 2011;

le rectificatif 3 à la série des amendements, entré en vigueur le 9 mars 2011;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 8 à la série 02 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 13 avril 2012;

révision 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement, entré en vigueur le 14 mars 2012;»

(Règl. g.-d. du 4 novembre 1993)

«– Règlement (ECE) N° 52 concernant les prescriptions uniformes relatives aux caractéristiques de construction des véhicules de transport en commun de faible capacité;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 12 septembre 1995;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 03 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 29 décembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 3 janvier 1998;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 21 février 2002;

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 15 août 2002;

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 7 décembre 2002;

le rectificatif 1 au complément 5 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.35.2003. TREATIES-1 du 17 janvier 2003;

au Règlement N° 52 concernant les prescriptions uniformes relatives aux caractéristiques de construction des véhicules M2 et M3 de faible capacité;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

au Règlement N° 52 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules M2 et M3 de faible capacité;

révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 7 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

au Règlement N° 52 concernant les prescriptions uniformes relatives aux caractéristiques de construction des véhicules M2 et M3 de faible capacité;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 8 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 3, comprenant:

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

le complément 7 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

le complément 8 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le complément 9 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 10 novembre 2007;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 53 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 1, comprenant le complément 1 entré en vigueur le 14 octobre 1990,

au Règlement (ECE) N° 53 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de catégorie L2 (motocycles) en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 16 juin 1995;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 3, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 7 février 1999,

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 18 novembre 1999,

au Règlement N° 53 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de catégorie L3 en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 7 février 1999;

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 18 novembre 1999;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 septembre 2001;

le rectificatif 1 au complément 1 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.136.2001. TREATIES-2 du 14 mars 2001;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 5 décembre 2001;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2005;

révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2, comprenant:

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2004;

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2005;

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 7 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 8 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 9 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 10 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 2 – amendement 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 10 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.132.2010. TREATIES-2;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 11 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 2 – amendement 4, comprenant:

le complément 12 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2 – amendement 5, comprenant:

le complément 13 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;»

– Règlement N° 54, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques, entrant en vigueur le 1er mars 1983.

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 1, complément 1, entré en vigueur le 13 mars 1988;

amendement 2, complément 2, entré en vigueur le 3 septembre 1989;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«amendement 3,

comprenant le complément 3 au Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 18 août 1991,

le rectificatif faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.90.1992.TREATIES-8 du 15 juin 1992,

le complément 4 au Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 14 janvier 1993;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 13 mars 1988,

les modifications faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.44.1988.TREATIES-16 du 28 avril 1988,

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 03 septembre 1989,

le complément 3 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 18 août 1991,

les modifications faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.90.1992.TREATIES-8 du 15 juin 1992,

le complément 4 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 14 janvier 1993,

le complément 5 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 10 juin 1994,

le complément 6 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 18 avril 1995,

le complément 7 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 15 août 1995,

le complément 8 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 26 décembre 1996,

le complément 9 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 22 février 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 10 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 24 mai 1998,

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.438.1997.TREATIES-107 du 14 novembre 1997;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 11 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 07 février 1999;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 12 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 29 décembre 2000,

le complément 13 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 29 mars 2001;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.438.1997.TREATIES-107 du 14 novembre 1997;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 mai 1998;

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 7 février 1999;

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 29 mars 2001;

le complément 14 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 21 février 2002;

le complément 15 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 30 octobre 2003;

révision 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 15 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1036.2004.TREATIES-2 du 4 octobre 2004;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 16 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

révision 2 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.346.2005.TREATIES-1 du 9 mai 2005;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 17 à la version originale du règlement, entré en vigueur le 17 mars 2010;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 55 amendé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 16 septembre 2001;

révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.602.2002.TREATIES-1 du 13 juin 2002;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 17 mars 2010;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 30 janvier 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la série 01 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 13 avril 2012;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 56 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour cyclomoteurs et véhicules y assimilés;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1, comprenant

le complément 1 au présent Règlement dans sa forme originale, ne comportant pas de changements dans le numéro d'homologation, entré en vigueur le 04 octobre 1987,

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.78.1989.Treaties-16 du 10 mai 1989,

la révision 1, comprenant le rectificatif 1 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.95.1992.Treaties-10 du 16 juin 1992;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 10 mars 1995;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 12 septembre 2001;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 57 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour motocycles et véhicules y assimilés;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 28 février 1989;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 2, comprenant le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 27 octobre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 28 février 1989,

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 27 octobre 1992,

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 10 mars 1995,

les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.185.1995.TREATIES-31 du 27 juillet 1995;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 3 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 27 avril 1998;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 12 septembre 2001;»

(Règl. g.-d. du 4 novembre 1993)

«– Règlement (ECE) N° 58 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation

I. des dispositifs arrière de protection anti-encastrement,

II. de véhicules en ce qui concerne le montage d'un dispositif arrière de protection anti-encastrement d'un type homologué,

III. de véhicules en ce qui concerne leur protection contre l'encastrement à l'arrière;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2, comprenant:

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 11 juillet 2008;»

(Règl. g.-d. du 25 juillet 1985)

«– Règlement N° 59 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 1, comprenant le complément 1 entré en vigueur le 28 janvier 1990;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 25 décembre 1994;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 28 janvier 1990;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 25 décembre 1994;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;

la série 01 des amendements, entrée en vigueur le 13 avril 2012;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 60 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des motocycles et des cyclomoteurs (à deux roues) en ce qui concerne les commandes actionnées par le conducteur, y compris l'identification des commandes, témoins et indicateurs;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 16 juin 1995;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 12 août 2004;

amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 61 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules utilitaires en ce qui concerne leurs saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 62 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur à guidon en ce qui concerne leur protection contre une utilisation non autorisée;»

(Arrêté g.-d. du 2 avril 1990)

«amendement 1, complément 1, entré en vigueur le 24 janvier 1988;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 1 à la version originale du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.459.2000. TREATIES-1 du 30 juin 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 63 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des cyclomoteurs en ce qui concerne le bruit;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 08 mars 1999,

au Règlement N° 63 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des cyclomoteurs à deux roues en ce qui concerne le bruit;

amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

la modification à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.709.1999.TREATIES-1 du 06 août 1999;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 1 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.556.2001. TREATIES-1 du 05 juin 2001;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 10 octobre 2006;

au Règlement N° 63 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des cyclomoteurs à deux roues en ce qui concerne le bruit;»

(Règl. g.-d. du 4 novembre 1993)

«– Règlement (ECE) N° 64 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules munis de roues et pneumatiques de secours à usage temporaire;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 17 septembre 1989;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 30 octobre 2003;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«amendement 3, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 3 février 2008;

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1161.2007.TREATIES-2 du 18 janvier 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 17 septembre 1989;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 30 octobre 2003;

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 3 février 2008;

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.1161.2007.TREATIES-2 du 18 janvier 2008, entré en vigueur le 3 février 2008;

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 19 août 2010;

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.466.2010.TREATIES-2 du 30 juillet 2010, entré en vigueur le 19 août 2010;

au Règlement N° 64 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur équipement qui peut comprendre: un équipement de secours à usage temporaire, des pneumatiques pour roulage à plat et/ou un système de roulage à plat et/ou un système de surveillance de la pression des pneumatiques;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 13 avril 2012;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 65 amendé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux spéciaux d'avertissement pour automobiles;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 23 janvier 1997;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 août 1993;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 janvier 1999;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 août 2002;

le rectificatif 1 au complément 3 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.175.2004.TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

le rectificatif 1 au complément 4 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1037.2004. TREATIES-2 du 4 octobre 2004;

au Règlement N° 65 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard arrière pour les véhicules à moteur et leurs remorques;

révision 1 – erratum

au Règlement N° 65 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux spéciaux d'avertissement pour automobiles;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le rectificatif 1 au complément 6, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.561.2008.TREATIES-3 du 7 août 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2011;

au Règlement N° 65 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux spéciaux d'avertissement pour véhicules à moteur et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2, comprenant:

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le rectificatif 1 au complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Règl. g.-d. du 4 novembre 1993)

«– Règlement (ECE) N° 66 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de grande capacité pour le transport de personnes en ce qui concerne la résistance mécanique de leur superstructure;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 03 septembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 3 septembre 1997;

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 9 novembre 2005;

révision 1 – erratum;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

la série 02 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 19 août 2010;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 67 amendé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des équipements spéciaux des automobiles utilisant les gaz de pétrole liquéfiés dans leur système de propulsion;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 09 février 1994,

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 13 novembre 1999,

les modifications à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1233.1999.TREATIES-1 du 21 janvier 2000,

au Règlement N° 67 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation:

I. des équipements spéciaux pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés sur les véhicules;

II. des véhicules munis d'un équipement spécial pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés en ce qui concerne l'installation de cet équipement;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 29 mars 2001;

révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.137.2001. TREATIES-1 du 14 mars 2001;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 29 mars 2001;

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.137.2001.TREATIES-1 du 14 mars 2001;

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.817.2001.TREATIES-1 du 23 août 2001;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.444.2004. TREATIES-1 du 13 mai 2004;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 4 avril 2005;

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2005;

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;

révision 2 – erratum;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 8 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 3 février 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 9 à la série 01 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 68 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne la mesure de la vitesse maximale;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 30 novembre 1996,

au Règlement N° 68 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur, y compris les véhicules éléctriques purs, en ce qui concerne la mesure de la vitesse maximale;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 69 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaques d'identification arrière pour véhicules lents (par construction) et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 27 septembre 1997,

les modifications à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.226.1997.TREATIES-43 du 20 juin 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 07 février 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 3, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 5 décembre 2001;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 27 septembre 1997;

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.226.1997.TREATIES-43 du 20 juin 1997;

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 7 février 1999;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 5 décembre 2001;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 18 juin 2007;

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 70 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaques d'identification arrière pour véhicules lourds et longs;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 27 septembre 1997,

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 03 janvier 1998,

les modifications à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.225.1997.TREATIES-42 du 20 juin 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 07 février 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 septembre 2001;

amendement 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 3 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.554.2005. TREATIES-1 du 15 juillet 2005;

amendement 4, comprenant:

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 27 septembre 1997;

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.225.1997.TREATIES-42 du 20 juin 1997;

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1281.2004.TREATIES-1 du 17 décembre 2004;

le rectificatif 3 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1153.2006.TREATIES-3 du 13 décembre 2006;

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 3 janvier 1998;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 7 février 1999;

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1154.2006. TREATIES-3 du 13 décembre 2006;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 septembre 2001;

le rectificatif 1 au complément 3 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.554.2005. TREATIES-1 du 15 juillet 2005;

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 10 octobre 2006;

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 7 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 1 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 7 à la série 01 d'amendements au Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.158.2011.TREATIES-1 du 28 avril 2011;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 71 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des tracteurs agricoles en ce qui concerne le champ de vision du conducteur;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 72 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour motocycles émettant un faisceau-croisement asymétrique et un faisceau-route, et équipés de lampes halogènes – HS1;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 1, comprenant le complément 1 entré en vigueur le 27 octobre 1992;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

les corrections à l'amendement 1 du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.186.1995.TREATIES-32 du 27 juillet 1995;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 28 juillet 1998;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 3, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 12 septembre 2001;

au Règlement N° 72 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour motocycles émettant un faisceau-croisement asymétrique et un faisceau-route et équipés de lampes halogènes (lampes HS1);»

(Règl. g.-d. du 4 novembre 1993)

«– Règlement (ECE) N° 73 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules utilitaires, des remorques et des semi-remorques, en ce qui concerne leur protection latérale;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 novembre 2007;

la série 01 des amendements du Règlement, entrée en vigueur le 9 décembre 2010;

au Règlement N° 73 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation:

I. des véhicules en ce qui concerne les dispositifs de protection latérale (DPL);

II. des dispositifs de protection latérale (DPL);

III. des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs de protection latérale (DPL) d'un type homologué conformément à la Partie II du présent Règlement;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 74 amendé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des cyclomoteurs en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 09 juin 1995;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 08 mars 1999,

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 18 novembre 1999,

au Règlement N° 74 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de catégorie L1 en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 septembre 2001;

révision 1 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.881.2003. TREATIES-3 du 2 septembre 2003;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 5 décembre 2001;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 2, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 septembre 2001;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 5 décembre 2001;

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 25 juin 2003;

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 75 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour cyclomoteurs émettant un faisceau-croisement et un faisceau-route;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 01 mars 1994,

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 01 mars 1994,

le rectificatif 1 au complément 1 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.384.1993.TREATIES-36 du 01 octobre 1993,

le rectificatif 1 au complément 2 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.17.1994.TREATIES-1 du 05 avril 1994,

le complément 3 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 23 octobre 1994,

le complément 4 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 02 février 1995,

le complément 5 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 26 février 1996,

le complément 6 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 26 décembre 1996,

le complément 7 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 23 février 1997,

au Règlement N° 75 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour motocycles et cyclomoteurs;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 07 mai 1998,

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.432.1997.TREATIES-102 du 07 novembre 1997;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 9 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 07 février 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 5 décembre 2001;

révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la révision 1 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.555.2005.TREATIES-1 du 15 juillet 2005;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 5, comprenant:

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 3 février 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.432.1997.TREATIES-102 du 7 novembre 1997;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 7 mai 1998;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 7 février 1999;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 5 décembre 2001;

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

le rectificatif 2 à la révision 1 du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.555.2005.TREATIES-1 du 15 juillet 2005;

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 3 février 2008;

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.785.2011.TREATIES-1 du 5 janvier 2012;»

(Règl. g.-d. du 6 février 1997)

«– Règlement (ECE) N° 76 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour cyclomoteurs émettant un faisceau-croisement et un faisceau-route;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«les modifications rédactionnelles faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.95.1992.TREATIES-10 du 16 juin 1992 au Règlement N° 76 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour cyclomoteurs émettant un faisceau-croisement et un faisceau-route;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 12 septembre 2001;»

(Règl. g.-d. du 4 novembre 1993)

«– Règlement (ECE) N° 77 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux de stationnement pour les véhicules à moteur;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 05 mai 1991,

le complément 2 au présent Règlement dans sa forme originale entré en vigueur le 24 septembre 1992,

les modifications faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.TREATIES-11 du 01 juillet 1992;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«amendement 2, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 11 février 1996;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«amendement 3, comprenant:

le complément 4 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 27 septembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 5 mai 1991;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 septembre 1992;

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.TREATIES-11 du 1er juillet 1992;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 février 1996;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 septembre 1997;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 août 2002;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 8 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.176.2004.TREATIES-1 du 4 mars 2004;

révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 août 2002;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 8 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.176.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 78 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de la catégorie L en ce qui concerne le freinage;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«amendement 1, comprenant la série 01 d'amendements entré en vigueur le 22 novembre 1990,

l'amendement 1 – rectificatif 1 faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.Treaties-11 du 1er juillet 1992;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«amendement 2, comprenant:

la série 02 d'amendements au Règlement entrée en vigueur le 08 janvier 1995,

le complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement entré en vigueur le 21 mars 1995;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«amendement 3, comprenant:

le complément 2 à la série 02 d'amendements entré en vigueur le 22 février 1997;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 4, comprenant:

le complément 3 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 7 décembre 2002;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 03 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.249.2008.TREATIES-1 du 8 avril 2008;

au Règlement N° 78 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories L1, L2, L3, L4 et L5 en ce qui concerne le freinage;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2009;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 79 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'équipement de direction;»

(Arrêté g.-d. du 6 mai 1993)

«révision 1, comprenant

le complément 1 au présent Règlement dans sa forme originale, ne comportant pas de changement dans le numéro d'homologation, entré en vigueur le 11 février 1990,

les modifications faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.224.1990.Treaties-34 du 09 novembre 1990;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 5 décembre 1994,

les modifications à la version originale faisant objet de la notification dépositaire C.N.354.1995.TREATIES-73 du 13 novembre 1995,

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 14 août 1995;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 07 février 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 5 décembre 1994;

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 14 août 1995;

le rectificatif 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.354.1995.TREATIES-73 du 13 novembre 1995;

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 7 février 1999;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 31 janvier 2003;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 4 avril 2005;

révision 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.556.2005.TREATIES-1 du 15 juillet 2005;»

(Règl. g.-d. du 4 novembre 1993)

«– Règlement (ECE) N° 80 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des sièges de véhicules de grandes dimensions pour le transport de voyageurs et de ces véhicules en ce qui concerne la résistance des sièges et de leurs ancrages;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 08 février 1998;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 08 février 1998;

amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.305.1998.TREATIES-71 du 06 août 1998;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 3, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 29 décembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 août 1990;

la série 01 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 8 février 1998;

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 6 février 1999;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 18 juin 2007;

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 novembre 2008;

la série 02 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 30 janvier 2011;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 81 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des rétroviseurs et des véhicules à moteur à deux roues, avec ou sans side-car, en ce qui concerne le montage des rétroviseurs sur les guidons;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 03 janvier 1998;»

(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)

«– Règlement N° 82 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour cyclomoteurs équipés de lampes halogènes à incandescence HS2;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 12 septembre 2001;

au Règlement N° 82 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour cyclomoteurs, équipés de lampes halogènes à incandescence (Lampes HS2);»

(Règl. g.-d. du 22 février 1991)

«– Règlement N° 83 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les émissions de gaz polluants par le moteur selon les exigences du moteur en matière de carburant, annexé à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958, amendé le 10 novembre 1967 et approuvé par la loi du 1er août 1971;»

(Arrêté g.-d. du 14 avril 1995)

«révision 1,

comprenant la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 30 décembre 1992, les corrections faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.232.1992.TREATIES-32 du 11 septembre 1992,

au Règlement N° 83 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les émissions de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«révision 1 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements au Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.315.1994.TREATIES-36 du 21 novembre 1994,

au Règlement N° 83 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant;

la révision 1 – amendement 1, comprenant:

la série 02 d'amendements entrée en vigueur le 02 juillet 1995;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 07 décembre 1996;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements entré en vigueur le 14 mai 1998;

révision 1 – amendement 4, comprenant:

la série 04 d'amendements entrée en vigueur le 13 novembre 1999;

le rectificatif 1 au complément 1 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.710.1999. TREATIES-1 du 06 août 1999,

le rectificatif 1 à la série 04 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.91.2000. TREATIES-1 du 16 février 2000;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«révision 1 – amendement 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 au complément 1 à la série 03 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.143.2001. TREATIES-1 du 14 mars 2001;

révision 2, comprenant:

la série 05 d'amendements entrée en vigueur le 29 mars 2001,

le complément 1 à la série 05 d'amendements entré en vigueur le 12 septembre 2001;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 3, comprenant:

la série 05 d'amendements, entrée en vigueur le 29 mars 2001;

le complément 1 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 12 septembre 2001;

le complément 2 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 21 février 2002;

le rectificatif 1 à la série 05 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.111.2002. TREATIES-1 du 8 février 2002;

le rectificatif 2 à la série 05 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.883.2003. TREATIES-2 du 2 septembre 2003;

le complément 3 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 27 février 2004;

le complément 4 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

le complément 5 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 4 avril 2005;

le rectificatif 3 à la série 05 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1038.2004. TREATIES-1 du 4 octobre 2004;

révision 3 – erratum;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 3 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 6 à la série 05 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.562.2008. TREATIES-2 du 7 août 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 3 – amendement 2, comprenant:

le complément 7 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2009;

révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément 8 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 4, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le rectificatif 2 à la révision 3 – erratum;

le complément 6 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le rectificatif 1 à la révision 3, entré en vigueur le 14 novembre 2007;

le rectificatif 1 au complément 6 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 25 juin 2008;

le complément 7 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 26 février 2009;

le complément 8 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

le complément 9 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 17 mars 2010;

la série 06 d'amendements, entrée en vigueur le 9 décembre 2010;

le rectificatif 1 au complément 7 à la série 05 d'amendements, entré en vigueur le 23 décembre 2010; au Règlement N° 83 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant;

révision 4 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 06 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 4 – amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la série 06 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 13 avril 2012;»

(Règl. g.-d. du 29 mai 1992)

«– Règlement N° 84 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur équipés d'un moteur à combustion interne en ce qui concerne la mesure de la consommation de carburant, annexé à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements de pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958, amendé le 10 novembre 1967 et approuvé par la loi du 1er août 1971;»

(Règl. g.-d. du 23 décembre 1992)

«– Règlement N° 85 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à combustion interne destinés à la propulsion des véhicules automobiles des catégories M et N en ce qui concerne la mesure de leur puissance nette, annexé à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958, amendé le 10 novembre 1967 et approuvé par la loi du 1er août 1971;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 09 juillet 1996,

au Règlement N° 85 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à combustion interne destinés à la propulsion des véhicules automobiles des catégories M et N en ce qui concerne la mesure de la puissance nette;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 14 mai 1998,

au Règlement N° 85 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à combustion interne ou des groupes motopropulseurs électriques destinés à la propulsion des véhicules automobiles des catégories M et N en ce qui concerne la mesure de la puissance nette et de la puissance maximale sur 30 minutes des groupes motopropulseurs électriques;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

amendement 4, comprenant:

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2005;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 5, comprenant:

le complément 5 à la version originale du règlement, entré en vigueur le 17 mars 2010;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 86 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des tracteurs agricoles ou forestiers en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 15 février 1996;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«amendement 4, comprenant:

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 février 1996;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 février 2009;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 87 rectifié concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-circulation diurnes pour véhicules à moteur;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 15 février 1996;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 18 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 29 décembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.115.1992.TREATIES-11 du 1er juillet 1992;

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 février 1996;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 18 janvier 1998;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 12 août 2002;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 6 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.177.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 6 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.177.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1271.2005.TREATIES-1 du 21 décembre 2005;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 18 juin 2007;

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 3 février 2008;

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 14 à la version originale du règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 15 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Règl. g.-d. du 27 août 1997)

«– Règlement (ECE) N° 88 rectifié concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneus rétroréfléchissants pour véhicules à deux roues;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 89 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des:

I. Véhicules, en ce qui concerne la limitation de leur vitesse maximale,

II. Véhicules, en ce qui concerne l'installation d'un dispositif limiteur de vitesse (DLV) de type homologué,

III. Dispositifs limiteurs de vitesse (DLV);»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 12 août 2002;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 30 janvier 2011;

au Règlement N° 89 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des:

I. véhicules, en ce qui concerne la limitation de leur vitesse maximale ou leur fonction de limitation réglable de la vitesse;

II. véhicules, en ce qui concerne l'installation d'un dispositif limiteur de vitesse (DLV) ou d'un dispositif limiteur réglable de la vitesse (DLRV) de type homologué;

III. dispositifs limiteurs de vitesse (DLV) et dispositifs limiteurs réglables de la vitesse (DLRV);»

(Règl. g.-d. du 14 février 1995)

«– Règlement (ECE) N° 90 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des garnitures de frein assemblées de rechange pour les véhicules à moteur et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 19 juin 1996)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 18 septembre 1994;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 14 août 1995;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«amendement 3, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 05 mars 1997;

amendement 3 – rectificatif 1, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 05 mars 1997;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 3 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 au complément 2 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.329.1998. TREATIES-80 du 05 août 1998,

au Règlement N° 90 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des garnitures de frein assemblées de rechange et des garnitures de frein à tambour de rechange pour les véhicules à moteur et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 4, comprenant:

le complément 3 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 13 novembre 1999,

le rectificatif 3 au complément 2 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.657.1999. TREATIES-1 du 20 juillet 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 18 septembre 1994;

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 14 août 1995;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 5 mars 1997;

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 01 d'amendements (Erratum);

le rectificatif 2 au complément 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.329.1998. TREATIES-80 du 5 août 1998;

le rectificatif 3 au complément 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.657.1999. TREATIES-1 du 20 juillet 1999;

le rectificatif 4 au complément 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.460.2000. TREATIES-1 du 30 juin 2000;

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 13 novembre 1999;

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 7 décembre 2002;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 7 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 2, comprenant:

le complément 5 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 7 décembre 2002;

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le complément 7 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 18 janvier 2006;

le complément 8 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 9 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 10 novembre 2007;

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.251.2008.TREATIES-I du 8 avril 2008, entré en vigueur le 12 mars 2008;

le complément 10 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.469.2010.TREATIES-1 du 30 juillet 2010;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 11 à la série 1 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 3, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 11 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le rectificatif 1 à la Révision 2 du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2010;

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 28 octobre 2011;

au Règlement N° 90 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaquettes de frein de rechange, des garnitures de frein à tambour de rechange et des disques et tambours de rechange pour les véhicules à moteur et leurs remorques;»

(Règl. g.-d. du 14 février 1995)

«– Règlement (ECE) N° 91 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-position latéraux pour les véhicules à moteur et leur remorque;»

(Arrêté g.-d. du 4 novembre 1996)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 15 février 1996;»

(Arrêté g.-d. du 3 août 1998)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 21 septembre 1997;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 29 décembre 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 février 1996;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 21 septembre 1997;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 29 décembre 2000;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 12 août 2002;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 16 juillet 2003;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 6 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.179.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le rectificatif 1 au complément 4 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.178.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2005;

révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 2, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 6 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.179.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le rectificatif 1 au complément 4 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.178.2004. TREATIES-1 du 4 mars 2004;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2005;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Règl. g.-d. du 14 février 1995)

«– Règlement (ECE) N° 92 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement des motocycles;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 07 février 1999,

au Règlement N° 92 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs silencieux d'échappement de remplacement non d'origine des motocycles, cyclomoteurs et véhicules à trois roues;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 93 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation:

I. des dispositifs contre l'encastrement à l'avant,

II. de véhicules en ce qui concerne le montage d'un dispositif contre l'encastrement à l'avant d'un type homologué,

III. de véhicules en ce qui concerne leur protection contre l'encastrement à l'avant;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«erratum;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 94 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de véhicules en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision frontale;»

(Arrêté g.-d. du 1er juillet 1997)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 au Règlement entré en vigueur le 12 août 1996;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 2, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 12 août 1998;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.789.2002. TREATIES-1 du 1er août 2002;

amendement 3, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 21 février 2002;

amendement 4, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 31 janvier 2003;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1165.2007.TREATIES-2 du 18 janvier 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

la série 02 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 23 juin 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements au Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.786.2011.TREATIES-3 du 5 janvier 2012;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 13 avril 2012;

révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 4 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 26 juillet 2012;

révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 26 juillet 2012;»

(Règl. g.-d. du 11 août 1996)

«– Règlement (ECE) N° 95 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de véhicules en ce qui concerne la protection de leurs occupants en cas de collision latérale.»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 12 août 1998;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements entré en vigueur le 14 novembre 1999;

amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.139.2001. TREATIES-1 du 14 mars 2001;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 3 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.786.2002. TREATIES-1 du 1er août 2002;

amendement 3, comprenant:

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 16 juillet 2003;

amendement 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1272.2005.TREATIES-1 du 21 décembre 2005;

amendement 4, comprenant:

le complément 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«amendement 4 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 1 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1167.2007. TREATIES-1 du 18 janvier 2008;

au Règlement N° 95 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision frontale;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 12 août 1998;

le complément 1 à la série 01 des amendements, entré en vigueur le 14 novembre 1999;

la rectification 1 à la série 01 des amendements, entrée en vigueur le 8 novembre 2000;

la rectification 3 à la version originale du Règlement, entrée en vigueur le 26 juin 2002;

la série 02 des amendements, entrée en vigueur le 16 juillet 2003;

le complément 1 à la série 02 des amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

la rectification 1 à la série 02 des amendements, entrée en vigueur le 16 novembre 2005;

la rectification 1 au Complément 1 à la série 02 des amendements, entrée en vigueur le 14 novembre 2007;

la série 03 des amendements, entrée en vigueur le 23 juin 2011;

la rectification 01 à la série 03 des amendements, entrée en vigueur le 23 juin 2011;

au Règlement N° 95 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection de leurs occupants en cas de collision latérale;»

(Règl. g.-d. du 6 février 1997)

«– Règlement (ECE) N° 96 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à allumage par compression destinés aux tracteurs agricoles et forestiers en ce qui concerne les émissions de polluants provenant du moteur;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 05 mars 1997;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 5 février 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 5 mars 1997;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 5 février 2000;

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 16 septembre 2001;

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 31 janvier 2003;

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2004;

au Règlement N° 96 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à allumage par compression destinés aux tracteurs agricoles et forestiers ainsi qu'aux engins mobiles non routiers en ce qui concerne les émissions de polluants provenant du moteur;

révision 1 – erratum;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 3 février 2008;»

(Règl. g.-d. du 6 février 1997)

«– Règlement (ECE) N° 97 concernant les dispositions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'alarme pour véhicules (SAV) et des automobiles en ce qui concerne leurs systèmes d'alarme (SA);»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 02 octobre 1997,

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.45.1998.TREATIES-26 du 06 mars 1998;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 2, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 13 janvier 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 1 à la version originale du Règlement faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.603.2002. TREATIES-2 du 13 juin 2002;

amendement 3, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 septembre 2001;

amendement 4, comprenant:

le complément 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 5 décembre 2001;

amendement 4 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.604.2002. TREATIES-3 du 13 juin 2002;

amendement 5, comprenant:

le complément 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 12 août 2002;

erratum;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 6 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2011;

au Règlement N° 97 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'alarme pour véhicules (SAV) et des automobiles en ce qui concerne leurs systèmes d'alarme (SA);»

(Règl. g.-d. du 6 février 1997)

«– Règlement (ECE) N° 98 concernant les dispositions uniformes concernant l'homologation des projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge;»

(Arrêté g.-d. du 18 décembre 1998)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 03 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 03 janvier 1998;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 3 janvier 1998;

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.113.2002.TREATIES-1 du 8 février 2002;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 décembre 2002;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 30 octobre 2003;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 12 août 2004;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

au Règlement N° 98 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le rectificatif 1 au complément 9 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.254.2008. TREATIES-2 du 9 avril 2008;

révision 1 – amendement 5, comprenant:

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 2, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 18 juin 2007;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le rectificatif 1 au complément 9, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.254.2008.TREATIES-2 du 9 avril 2008;

le rectificatif 1 au complément 5, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.253.2008.TREATIES-2 du 9 avril 2008;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le rectificatif 2 au complément 9, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.270.2009.TREATIES-2 du 30 avril 2009;

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 12 à la version originale du règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 2 – amendement 3 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements au Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.161.2011.TREATIES-2 du 28 avril 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 3, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le rectificatif 1 au supplément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 novembre 2009;

le complément 13 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 9 décembre 2010;

l'erratum au complément 12 à la version originale du Règlement;

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 mars 2011;

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;»

(Règl. g.-d. du 6 février 1997)

«– Règlement (ECE) N° 99 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur.»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 07 mai 1998;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

la version originale du Règlement, entrée en vigueur le 15 avril 1996;

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 7 mai 1998;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.445.2004. TREATIES-1 du 13 mai 2004;

révision 1 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1273.2005. TREATIES-1 du 21 décembre 2005;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

le rectificatif 1 au complément 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.445.2004. TREATIES-1 du 13 mai 2004, entré en vigueur le 10 mars 2004;

le rectificatif 1 au complément 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1273.2005. TREATIES-1 du 21 décembre 2005, entré en vigueur le 16 novembre 2005;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.19.2009.TREATIES-1 du 15 janvier 2009, entré en vigueur le 15 novembre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 juillet 2012;»

(Règl. g.-d. du 27 août 1997)

«– Règlement (ECE) N° 100 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules électriques à batterie en ce qui concerne les prescriptions particulières applicables à la construction et à la sécurité fonctionnelle;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 21 février 2002;»

(Règl. g.-d. du 27 août 1997)

«– Règlement (ECE) N° 101 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières équipées d'un moteur à combustion interne en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant;»

(Arrêté g.-d. du 27 février 1998)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 10 août 1997,

au Règlement N° 101 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières équipées d'un moteur à combustion interne en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant et des véhicules des catégories M1 et N1 équipés d'un réseau de traction électrique en ce qui concerne la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie.»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 14 mai 1998;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 5 février 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 2, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 avril 2005;

au Règlement N° 101 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières mues uniquement par un moteur à combustion interne ou mues par une chaîne de traction électrique hybride en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique, et des véhicules des catégories M1 et N1 mus uniquement par une chaîne de traction en ce qui concerne la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

au Règlement N° 101 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières mues uniquement par un moteur à combustion interne ou mues par une chaîne de traction électrique hybride en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique, et des véhicules des catégories M1 et N1 mus uniquement par une chaîne de traction électrique en ce qui concerne la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

révision 2 – amendement 4, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Règl. g.-d. du 27 août 1997)

«– Règlement (ECE) N° 102 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation:

I. d'un dispositif d'attelage court (DAC)

II. de véhicules en ce qui concerne l'installation d'un type homologué de DAC;

– Règlement (ECE) N° 103 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de catalyseurs de remplacement pour les véhicules à moteur.»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 06 juillet 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2, entré en vigueur le 4 avril 2005;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 6 juillet 2000;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 avril 2005;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2011;

au Règlement N° 103 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de dispositifs antipollution de remplacement pour les véhicules à moteur;»

(Règl. g.-d. du 12 février 1999)

«– Règlement (ECE) N° 104, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages rétroréfléchissants pour véhicules lourds et longs et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 13 janvier 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 décembre 2002;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«amendement 4 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 4 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1169.2007.TREATIES-1 du 18 janvier 2008;

au Règlement N° 104 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages rétroréfléchissants pour véhicules des catégories M, N et O;

amendement 5, comprenant:

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 janvier 2000;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 décembre 2002;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 18 juin 2007;

le rectificatif 1 au complément 4, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.1169.2007.TREATIES-1 du 18 janvier 2008;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le rectificatif 1 au complément 3, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.255.2008.TREATIES-2 du 9 avril 2008;

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la révision 1 du règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.291.2010.TREATIES-1 du 16 juin 2010;

révision 1 – rectificatif 1;»

(Règl. g.-d. du 12 février 1999)

«– Règlement (ECE) N° 105, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses en ce qui concerne leurs caractéristiques particulières de construction;»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements entrée en vigueur le 13 janvier 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 2, comprenant:

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 5 décembre 2001;

amendement 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N. 605.2002.TREATIES-1 du 13 juin 2002;

amendement 2 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.36.2003.TREATIES-1 du 17 janvier 2003;

amendement 2 – rectificatif 3, comprenant:

le rectificatif 3 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.366.2003.TREATIES-2 du 8 mai 2003;

amendement 3, comprenant:

la série 03 d'amendements à la version originale du Règlement, entrée en vigueur le 23 juin 2005;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 13 janvier 2000;

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 5 décembre 2001;

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.605.2002.TREATIES-1 du 13 juin 2002;

le rectificatif 2 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.36.2003.TREATIES-1 du 17 janvier 2003;

le rectificatif 3 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.366.2003.TREATIES-2 du 8 mai 2003;

la série 03 d'amendements à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2005;

la série 04 d'amendements, entrée en vigueur le 18 juin 2007;

le supplément 1 à la série 04 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

la série 05 d'amendements, entrée en vigueur le 23 juin 2011;»

(Règl. g.-d. du 12 février 1999)

«– Règlement (ECE) N° 106, concernant les prescriptions uniformes concernant l'homologation des pneumatiques pour véhicules agricoles et leurs remorques.»

(Arrêté g.-d. du 28 octobre 2002)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement entré en vigueur le 13 janvier 2000;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.787.2002.TREATIES-1 du 1er août 2002;

amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 31 janvier 2003;

amendement 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.447.2004.TREATIES-1 du 13 mai 2004;

amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 novembre 2004;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«amendement 5 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 5, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.563.2008.TREATIES-1 du 7 août 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.787.2002.TREATIES-1 du 1er août 2002, entré en vigueur le 26 juin 2002;

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 janvier 2000;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 31 janvier 2003;

le rectificatif 1 au complément 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.447-2004.TREATIES-1 du 13 mai 2004, entré en vigueur le 10 mars 2004;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 novembre 2007;

le rectificatif 1 au complément 5 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.563.2008.TREATIES-1 du 7 août 2008, entré en vigueur le 25 juin 2008;

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 février 2009;

révision 1, erratum;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 7 à la version originale du règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 8 à la version originale du règlement, entré en vigueur le 17 mars 2010;»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2002)

«– Règlement (ECE) N° 107 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à deux étages pour le transport des voyageurs en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«rectificatif 1, comprenant:

la modification à la version originale faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.409.1999.TREATIES-1 du 09 juin 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«révision 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.409.1999.TREATIES-1 du 9 juin 1999;

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 21 février 2002;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 août 2002; le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 décembre 2002;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 30 octobre 2003;

le rectificatif 1 au complément 3 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.37.2003. TREATIES-1, entré en vigueur le 17 janvier 2003;

la série 01 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 12 août 2004;

révision 1 – rectificatif 1

révision 1 – erratum

au Règlement N° 107 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M2 et M3 en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 2, comprenant:

l'erratum 1 à la révision 1 du Règlement;

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 10 novembre 2007;

le complément 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le complément 2 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

révision 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.235.2009.TREATIES-4 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 10 mars 2009;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

le complément 3 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 4 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

révision 2 – amendement 3, comprenant:

le complément 5 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2 – amendement 4, comprenant:

la série 03 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 19 août 2010;

révision 2 – amendement 5, comprenant:

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 2 – amendement 6, comprenant:

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 3, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 2 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le complément 3 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

la rectification 1 à la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 10 mars 2009;

le complément 4 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le complément 5 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

la rectification 1 à la Révision 2, entrée en vigueur le 11 novembre 2009;

la rectification 2 à la Révision 2, entrée en vigueur le 10 mars 2010;

la série 03 d'amendements du Règlement, entrée en vigueur le 19 août 2010;

le complément 6 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

le complément 1 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

la rectification 1 au complément 5 de la série d'amendements, entrée en vigueur le 9 mars 2011;

le complément 7 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 23 juin 2011;

révision 3 – amendement 1, comprenant:

le complément 2 à la série 03 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;

révision 3 – amendement 2, comprenant:

la série 04 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 28 octobre 2011;

révision 3 – erratum 1

révision 3 – amendement 3, comprenant:

le complément à la série 04 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 26 juillet 2012;

révision 3 – amendement 4, comprenant:

la série 05 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 26 juillet 2012;

révision 3 – rectificatif 3, comprenant:

le rectificatif 1 à la Révision 3 du Règlement, entré en vigueur le 14 mars 2012;»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2002)

«– Règlement (ECE) N° 108 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules automobiles;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«rectificatif 1, comprenant:

les modifications à la version originale faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.658.1999.TREATIES-1 du 20 juillet 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 30 octobre 2003;

au Règlement N° 108 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules automobiles et leurs remorques;

amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2005;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du règlement, entré en vigueur le 17 mars 2010;

erratum;»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2002)

«– Règlement (ECE) N° 109 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«rectificatif 1, comprenant:

les modifications à la version originale faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.660.1999.TREATIES-1 du 20 juillet 1999;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 21 février 2002;

amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.367.2003. TREATIES-1 du 8 mai 2003;

amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 novembre 2005;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le rectificatif 1 à la version originale, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.660.1999.TREATIES-1 du 20 juillet 1999;

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 21 février 2002;

le rectificatif 1 au Complément 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.367.2003. TREATIES-1 du 8 mai 2003;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 novembre 2007;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 17 mars 2010;»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2002)

«– Règlement (ECE) N° 110 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation:

I. des organes spéciaux pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) sur les véhicules;

II. des véhicules munis d'organes spéciaux d'un type homologué pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) en ce qui concerne l'installation de ces organes;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.818.2001.TREATIES-2 du 23 août 2001;

amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 31 janvier 2003;

amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 12 août 2004;

amendement 4, comprenant:

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.818.2001.TREATIES-2 du 23 août 2001;

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 31 janvier 2003;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 12 août 2004;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 18 juin 2007;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 3 février 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«– Règlement (ECE) N° 111 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules-citernes des catégories N et O en ce qui concerne la stabilité au retournement;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1, entré en vigueur le 4 avril 2005;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«rectificatif;»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«– Règlement (ECE) N° 112 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence;»

révision 1, comprenant:

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 août 2002;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 décembre 2002;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 30 octobre 2003

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 novembre 2004;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 4 juillet 2006;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 3, comprenant:

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 1 – amendement 4, comprenant:

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

au Règlement N° 112 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules Del;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le rectificatif 1 au complément 8, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.258.2008.TREATIES-1 du 9 avril 2008;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le rectificatif 1 au complément 5, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.257.2008.TREATIES-1 du 9 avril 2008;

le complément 10 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

le rectificatif 2 au complément 8, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.258.2009.TREATIES-3 du 30 avril 2009;

le complément 11 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le rectificatif 3 au complément 8, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.293.2010.TREATIES-2 du 16 juin 2010;

le complément 12 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

révision 2 – amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 9 décembre 2010;

révision 2 – amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements au Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.163.2011.TREATIES-1 du 28 avril 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2 – amendement 2, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;

au Règlement N° 112 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules de diode électroluminescente (DEL);»

(Arrêté g.-d. du 13 janvier 2002)

«– Règlement (ECE) N° 113 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement symétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence.»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 août 2002;

rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.38.2003.TREATIES-1 du 17 janvier 2003;

amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 27 février 2004;

amendement 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.448.2004.TREATIES-1 du 13 mai 2004;

amendement 2 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 au complément 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1274.2005.TREATIES-1 du 21 décembre 2005;

amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2005;

l'amendement 4, comprenant:

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

révision 1 – amendement 2, comprenant:

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 2, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 6 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le complément 7 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le complément 8 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

le complément 9 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

au Règlement N° 113 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement symétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence, de sources lumineuses à décharge ou de modules DEL;

révision 2 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 9 de la version originale du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.164.2011.TREATIES-1 du 28 avril 2011;»

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2006)

«– Règlement N° 114 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation

I. d'un module de coussin gonflable pour systèmes de coussin(s) gonflable(s) de deuxième monte;

II. d'un volant de direction de deuxième monte, muni d'un module de coussin gonflable d'un type homologué;

III. d'un système de coussin(s) gonflable(s) de deuxième monte autre qu'un système monté sur un volant de direction;»

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2006)

«– Règlement N° 115 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation

I. des systèmes spéciaux d'adaptation au GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié) pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion;

II. des systèmes spéciaux d'adaptation au GNC (Gaz Naturel Comprimé) pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 novembre 2005;

amendement 1 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1276.2005.TREATIES-3 du 21 décembre 2005;

amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 18 janvier 2006;

rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.582.2006.TREATIES-1 du 1er août 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«amendement 4, comprenant:

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«amendement 4 – rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 au complément 4 de la version originale du Règlement, faisant l'objet de la Notification dépositaire C.N.792.2011.TREATIES-2 du 5 janvier 2012;»

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2006)

«– Règlement N° 116 concernant les prescriptions techniques uniformes relatives à la protection des véhicules automobiles contre une utilisation non autorisée;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«erratum

rectificatif 3, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.1277.2005.TREATIES-15 du 21 décembre 2005;

amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 octobre 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«amendement 2 – erratum, concernant:

le Règlement N° 116 concernant les prescriptions uniformes relatives à la protection des véhicules automobiles contre une utilisation non autorisée;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2006)

«– Règlement N° 117 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement;»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.557.2005.TREATIES-16 du 15 juillet 2005;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«révision 1 – rectificatif 2, comprenant:

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.564.2008.TREATIES-1 du 7 août 2008;

au Règlement N° 117 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«révision I – rectificatif 3, comprenant:

le rectificatif 3 à la série 01 d'amendements, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.260.2009.TREATIES-1 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 10 mars 2009;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 2, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le rectificatif 1 à la révision 1 – erratum;

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 25 juin 2008;

le rectificatif 3 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 10 mars 2009;

la série 02 d'amendements, entrée en vigueur le 30 janvier 2011;

le rectificatif 1 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 30 janvier 2011;

le rectificatif 2 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 22 juin 2011;

le rectificatif 3 à la série 02 d'amendements, entré en vigueur le 22 juin 2011;

au Règlement N° 117 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne les émissions de bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé et/ou la résistance au roulement;»

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2006)

«– Règlement N° 118 concernant les prescriptions uniformes relatives au comportement au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur de certaines catégories de véhicules à moteur;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«amendement 1, comprenant:

la série 01 d'amendements, entrée en vigueur le 9 décembre 2010;

au Règlement N° 118 concernant les prescriptions uniformes relatives au comportement au feu et/ou à l'imperméabilité aux carburants ou aux lubrifiants des matériaux utilisés dans la construction de certaines catégories de véhicules à moteur;»

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2006)

«– Règlement N° 119 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux d'angle pour les véhicules à moteur;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«amendement 4, comprenant:

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«amendement 5, comprenant:

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 décembre 2010;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 2 février 2007;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

la série 01 des amendements du Règlement, entrée en vigueur le 23 juin 2011;

le rectificatif 1 à la série 01 des amendements, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2006)

«– Règlement N° 120 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à combustion interne destinés aux tracteurs agricoles et forestiers ainsi qu'aux engins mobiles non routiers en ce qui concerne la puissance nette, le couple net et la consommation spécifique;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 13 avril 2012;»

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2006)

«– Règlement N° 121 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'emplacement et les moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs.»

(Arrêté g.-d. du 1er février 2007)

«rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 2 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.285.2006.TREATIES-2 du 7 avril 2006;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«amendement 3, comprenant:

le rectificatif 3 à la version originale du règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

erratum;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 18 janvier 2006;

le rectificatif 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 8 mars 2006;

le rectificatif 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 novembre 2006;

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 novembre 2007;

le rectificatif 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 14 novembre 2007;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 24 octobre 2009;

le rectificatif 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 novembre 2009;

le rectificatif 1 au complément 1 du Règlement, entré en vigueur le 11 novembre 2009;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2011;

révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 5 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 28 octobre 2011;»

(Règl. g.-d. du 6 juin 2008)

«– Règlement N° 122 concernant les prescriptions techniques uniformes concernant l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne leur système de chauffage;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 22 juillet 2009;

au Règlement N° 122 concernant les prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne leur système de chauffage;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 23 juin 2011;»

(Règl. g.-d. du 6 juin 2008)

«– Règlement N° 123 concernant les dispositions uniformes concernant l'homologation des systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«rectificatif 1, comprenant:

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, faisant l'objet de la notification dépositaire C.N.259.2008.TREATIES-1 du 9 avril 2008;

au Règlement N° 123 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles;

amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 février 2009;»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«révision 1, comprenant:

tout le texte valide jusqu'à:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 11 juillet 2008;

le rectificatif 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 12 mars 2008;

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 15 octobre 2008;

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 26 février 2009;

le rectificatif 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 10 mars 2009;

le complément 4 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

la série 01 d'amendements au Règlement, entrée en vigueur le 9 décembre 2010;

le rectificatif 1 à la série 01 d'amendements au Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;

le rectificatif 2 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 9 mars 2011;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«révision 1 – amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la série 01 d'amendements, entré en vigueur le 28 octobre 2011;»

(Règl. g.-d. du 6 juin 2008)

«– Règlement N° 124 concernant les dispositions uniformes relatives à l'homologation des roues pour voitures particulières et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 26 juillet 2010)

«erratum, concernant:

le Règlement N° 124 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des roues pour voitures particulières et leurs remorques;»

(Arrêté g.-d. du 1er mars 2013)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 30 janvier 2011;»

(Règl. g.-d. du 6 juin 2008)

«– Règlement N° 125 concernant les prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le champ de vision du conducteur des véhicules à moteur;»

(Arrêté g.-d. du 18 février 2009)

«amendement 1, comprenant:

le complément 1 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 3 février 2008;

au Règlement N° 125 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le champ de vision du conducteur des véhicules à moteur.»

(Arrêté g.-d. du 6 octobre 2011)

«amendement 2, comprenant:

le complément 2 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 19 août 2010;

amendement 3, comprenant:

le complément 3 à la version originale du Règlement, entré en vigueur le 9 décembre 2010;»

(Règl. g.-d. du 6 juin 2008)

«– Règlement N° 126 concernant les prescriptions uniformes concernant l'homologation de systèmes de cloisonnement visant à protéger les passagers contre les déplacements de bagages et ne faisant pas partie des équipements d'origine du véhicule.»

Ces Règlements, dénommés ci-après Règlements (ECE), sont publiés en annexe au présent règlement grand-ducal.

Art. 2. Autorité compétente.

Le membre du gouvernement qui a les transports routiers dans ses attributions, appelé ci-après le Ministre, est désigné comme autorité compétente pour exercer les attribution résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'acceptation des Règlements (ECE) visés à l'article 1er.

La *(Règl. g.-d. du 8 juin 1990)* «Société Nationale de Contrôle Technique – Homologations «SNCH»[1]» peut être chargée des travaux d'homologation; elle peut, en cas de besoin, avoir recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins sur sa proposition par le Ministre en raison de leur compétence particulière en matière d'homologation des équipements et pièces de véhicules. La «SNCH»[1] procède ou fait procéder aux essais et constatations requis en vue de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur en cause.

Art. 3. Demande d'homologation.

A moins d'avoir leur domicile ou leur siège social au Grand-Duché de Luxembourg, les fabricants d'équipements ou pièces de véhicules à moteur doivent demander l'homologation auprès du Ministre par l'intermédiaire d'un représentant dûment mandaté, domicilié ou établi au Grand-Duché.

La demande doit être accompagnée de toutes les pièces et documents requis en vertu du Règlement (ECE) sur base duquel l'homologation doit être effectuée, ainsi que d'une déclaration attestant qu'aucune demande similaire n'a été introduite dans un autre Etat ayant accepté ledit Règlement (ECE).

Art. 4. Procédure d'homologation et information des autres Etats.

Si les conditions de l'article 3 sont remplies, et que les échantillons présentés satisfont aux épreuves et prescriptions définies par le Règlement (ECE) concerné, la marque d'homologation est accordée par le Ministre sur proposition de la «SNCH»[1].

Pour chaque type d'équipement ou de pièce homologué, une fiche établie conformément au Règlement (ECE) concerné sera communiquée aux autorités compétentes des autres Etats appliquant ledit Règlement (ECE). Il sera de même en cas de refus d'homologuer ou en cas de retrait d'une homologation accordée.

Art. 5. Vérification de la conformité de la production.

En vue de la vérification de la conformité de la production, le fabricant est tenu, à la demande de la «SNCH»[1], de mettre à la disposition de celle-ci les équipements et pièces dont le type a été homologué antérieurement.

Toute non-conformité au type homologué pourra entraîner le retrait de l'homologation.

Art. 6. Dispositions tarifaires.

Les prestations à fournir en vue de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ainsi que les épreuves et les vérifications de la conformité sont à charge du fabricant ou de son représentant.

Elles sont facturées par la «SNCH»[1] selon un barème à établir par le Ministre.

Art. 7. Reconnaissance des marques d'homologation étrangères.

Les marques d'homologation accordées par les autorités compétentes d'autres Etats ayant accepté les Règlements (ECE) visés à l'article 1er sont reconnues au même titre que les marques d'homologation accordées en application du présent règlement.

S'il est constaté que certains équipements ou certaines pièces ne sont pas conformes au type homologué, le Ministre en avisera les autorités compétentes de l'Etat qui a délivré l'homologation. Si la non-conformité risque de compromettre la sécurité de la circulation routière, le Ministre pourra en interdire l'usage sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 8. Publication des amendements aux Règlements (ECE).

Les amendements aux Règlements (ECE) visés par l'article 1er, réputés acceptés en vertu de l'article 12 de l'Accord précité du 20 mars 1958, seront publiés au Mémorial par arrêté grand-ducal.

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 11 octobre 2006.

Art. 9. Dispositions finales.

Le règlement grand-ducal du 18 janvier 1977 portant acceptation du Règlement N° 30 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques, fait à Genève, le 1er avril 1975 et annexé à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958 et le règlement grand-ducal du 6 juin 1981 portant acceptation des amendements au Règlement N° 30 révisé, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques, fait à Genève, le 1er avril 1975 et annexé à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958, sont abrogés.

Art. 10.

Notre Ministre des Transports, des Communications et de l'Informatique et Notre Ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération 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 1983.

«Règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues,»[1] [2]

(Mém. A - 12 du 2 mars 1998, p. 184; doc. parl. 4395)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 13 novembre 1998

(Mém. A - 96 du 20 novembre 1998, p. 2394; doc. parl. 4476)

Règlement grand-ducal du 26 novembre 1999

(Mém. A - 141 du 10 décembre 1999, p. 2576; doc. parl. 4589)

Règlement grand-ducal du 21 février 2000

(Mém. A - 16 du 7 mars 2000, p. 490; doc. parl. 4631)

Règlement grand-ducal du 25 août 2000

(Mém. A - 100 du 5 octobre 2000, p. 2229; doc. parl. 4692)

Règlement grand-ducal du 24 novembre 2000

(Mém. A - 120 du 1er décembre 2000, p. 2744; doc. parl. 4713)

Règlement grand-ducal du 18 juillet 2001

(Mém. A - 87 du 31 juillet 2001, p. 1784; doc. parl. 4819)

Règlement grand-ducal du 15 février 2002

(Mém. A - 19 du 25 février 2002, p. 291; doc. parl. 4907)

Règlement grand-ducal du 30 juillet 2002

(Mém. A - 92 du 14 août 2002, p. 1866; doc. parl. 4993)

Règlement grand-ducal du 14 mai 2003

(Mém. A - 68 du 22 mai 2003, p. 1103; doc. parl. 5119)

Règlement grand-ducal du 12 janvier 2004

(Mém. A - 11 du 3 février 2004, p. 172; doc. parl. 5258)

Règlement grand-ducal du 31 août 2004

(Mém. A - 157 du 13 septembre 2004, p. 2266; doc. parl. 5367)

Rectificatif du 9 décembre 2004

(Mém. A - 195 du 9 décembre 2004, p. 2882)

Règlement grand-ducal du 9 novembre 2004

(Mém. A - 192 du 3 décembre 2004, p. 2838; doc. parl. 5388)

Règlement grand-ducal du 25 avril 2005

(Mém. A - 61 du 6 mai 2005, p. 923)

Règlement grand-ducal du 7 novembre 2005

(Mém. A - 184 du 25 novembre 2005, p. 2980)

Règlement grand-ducal du 3 février 2006

(Mém. A - 26 du 16 février 2006, p. 575)

Règlement grand-ducal du 27 mars 2006

(Mém. A - 61 du 7 avril 2006, p. 1242)

Règlement grand-ducal du 6 juillet 2006

(Mém. A - 122 du 14 juillet 2006, p. 2132)

Règlement grand-ducal du 13 octobre 2006

(Mém. A - 184 du 26 octobre 2006, p. 3269)

1 Intitulé modifié par le règlement grand-ducal du 23 octobre 2010.

2 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

Règlement grand-ducal du 23 mars 2007
(Mém. A - 49 du 4 avril 2007, p. 845)

Règlement grand-ducal du 5 décembre 2007
(Mém. A - 219 du 11 décembre 2007, p. 3757)

Règlement grand-ducal du 6 juin 2008
(Mém. A - 84 du 16 juin 2008, p. 1180)

Règlement grand-ducal du 16 décembre 2008
(Mém. A - 30 du 24 février 2009, p. 400)

Règlement grand-ducal du 18 décembre 2009
(Mém. A - 5 du 14 janvier 2010, p. 40)

Règlement grand-ducal du 18 mai 2010
(Mém. A - 89 du 8 juin 2010, p. 1642)

Règlement grand-ducal du 23 octobre 2010
(Mém. A - 192 du 29 octobre 2010, p. 3169)

Règlement grand-ducal du 25 mai 2011
(Mém. A - 118 du 9 juin 2011, p. 1798)

Règlement grand-ducal du 13 avril 2012
(Mém. A - 75 du 20 avril 2012, p. 812)

Règlement grand-ducal du 9 juillet 2013
(Mém. A - 124 du 18 juillet 2013, p. 2580)

Règlement grand-ducal du 22 novembre 2013
(Mém. A - 204 du 29 novembre 2013, p. 3754)

Règlement grand-ducal du 19 mai 2014
(Mém. A - 95 du 5 juin 2014, p. 1464)

Règlement grand-ducal du 25 novembre 2014.
(Mém. A - 223 du 5 décembre 2014, p. 4282)
Rectificatif du 12 décembre 2014
(Mém. A - 228 du 12 décembre 2014, p. 4444)

Texte coordonné au 5 décembre 2014

Version applicable à partir du 9 décembre 2014

Art. 1er.

La réception des véhicules ou éléments de véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des tracteurs et éléments de tracteurs doit être effectuée conformément aux dispositions des Directives des Communautés Européennes énumérées ci-après. Ces Directives, qui font partie intégrante du présent règlement grand-ducal, ne sont pas publiées au Mémorial, la publication au Journal Officiel des Communautés Européennes en tenant lieu. Elles s'y trouvent publiées comme suit:

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
70/156/CEE	Directive du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 42 23 février 1970
70/157/CEE	Directive 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	L 42 23 février 1970
70/220/CEE	Directive 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 à allumage commandé** équipant les véhicules à moteur	L 76 06 avril 1970
70/221/CEE	Directive du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **réservoirs de carburant liquide** et aux **dispositifs de protection arrière** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 76 06 avril 1970

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
70/222/CEE	Directive du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 76 06 avril 1970
70/311/CEE	Directive du Conseil, du 8 juin 1970, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **dispositifs de direction** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 133 18 juin 1970
70/387/CEE	Directive du Conseil, du 27 juillet 1970, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **portes** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 176 10 août 1970
70/388/CEE	Directive du Conseil, du 27 juillet 1970, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'avertisseur acoustique** des véhicules à moteur	L 176 10 août 1970
71/127/CEE	Directive du Conseil, du 1er mars 1971, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **rétroviseurs** des véhicules à moteur	L 68 22 mars 1971
71/320/CEE	Directive du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **freinage** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 202 06 septembre 1971
72/245/CEE	Directive du Conseil, du 20 juin 1972, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **suppression des parasites radioélectriques** produits par les moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur	L 152 06 juillet 1972
72/306/CEE	Directive du Conseil, du 2 août 1972, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les **émissions de polluants provenant de moteurs diesel** destinés à la propulsion des véhicules	L 190 20 août 1972
73/350/CEE	Directive de la Commission, du 7 novembre 1973, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 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	L 321 22 novembre 1973
74/60/CEE	Directive du Conseil, du 17 décembre 1973, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'aménagement intérieur** des véhicules à moteur (**parties intérieures de l'habitacle** autres que les rétroviseurs intérieurs, disposition des commandes, toit ou toit ouvrant, dossier et partie arrière des sièges)	L 38 11 février 1974
74/61/CEE	Directive du Conseil, du 17 décembre 1973, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée** des véhicules à moteur	L 38 11 février 1974
74/132/CEE	Directive de la Commission, du 11 février 1974, portant **adaptation** au progrès technique de la directive du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **freinage** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 74 19 mars 1974
74/150/CEE	Directive du Conseil, du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues**	L 84 28 mars 1974
(…)[1]		
(…)[1]		

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
74/290/CEE	Directive du Conseil, du 28 mai 1974, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/220/CEE 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 à allumage commandé** équipant les véhicules à moteur	L 159 15 juin 1974
74/297/CEE	Directive du Conseil, du 4 juin 1974, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'aménagement intérieur** des véhicules à moteur (**comportement du dispositif de conduite en cas de choc**)	L 165 20 juin 1974
(…)[1]		
74/347/CEE	Directive du Conseil, du 25 juin 1974, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **champ de vision** et aux **essuie-glaces** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 191 15 juillet 1974
74/408/CEE	Directive du Conseil, du 22 juillet 1974, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'aménagement intérieur** des véhicules à moteur (**résistance des sièges et de leur ancrage**)	L 221 12 août 1974
74/483/CEE	Directive du Conseil, du 17 septembre 1974, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **saillies extérieures** des véhicules à moteur	L 286 02 octobre 1974
(…)[1]		
(…)[1]		
75/323/CEE	Directive du Conseil, du 20 mai 1975, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **prise de courant** montée sur les tracteurs agricoles ou forestiers à roues pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière	L 147 09 juin 1975
75/443/CEE	Directive du Conseil, du 26 juin 1975, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **marche arrière** et à **l'appareil indicateur de vitesse** des véhicules à moteur	L 196 26 juillet 1975
75/524/CEE	Directive de la Commission, du 25 juillet 1975, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/ 320/CEE du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **freinage** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 236 08 septembre 1975
76/114/CEE	Directive du Conseil, du 18 décembre 1975, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **plaques et inscriptions réglementaires**, ainsi qu'à leurs **emplacements** et **modes d'apposition** en ce qui concerne les véhicules à moteur et leurs remorques	L 24 30 janvier 1976
76/115/CEE	Directive du Conseil, du 18 décembre 1975, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **ancrages des ceintures de sécurité** des véhicules à moteur	L 24 30 janvier 1976
76/432/CEE	Directive du Conseil, du 6 avril 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **freinage** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 122 08 mai 1976
76/756/CEE	Directive 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	L 262 27 septembre 1976

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
76/757/CEE	Directive du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **catadioptres** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 262 27 septembre 1976
76/758/CEE	Directive du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **feux d'encombrement**, aux **feux de position avant**, aux **feux de position arrière** et aux **feux-stop** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 262 27 septembre 1976
76/759/CEE	Directive du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **feux indicateurs de direction** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 262 27 septembre 1976
76/760/CEE	Directive du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 262 27 septembre 1976
76/761/CEE	Directive du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **projecteurs** pour véhicules à moteur assurant la fonction de feux de route et/ou de feux de croisement, ainsi qu'aux **lampes électriques à incandescence pour ces projecteurs**	L 262 27 septembre 1976
76/762/CEE	Directive du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **feux-brouillard avant** des véhicules à moteur ainsi qu'aux **lampes pour ces feux**	L 262 27 septembre 1976
76/763/CEE	Directive du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **sièges de convoyeur** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 262 27 septembre 1976
77/102/CEE	Directive de la Commission, du 30 novembre 1976, portant **adaptation** au progrès technique 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 à allumage commandé** équipant les véhicules à moteur	L 32 03 février 1977
77/212/CEE	Directive du Conseil, du 8 mars 1977, **modifiant** la directive 70/157/CEE relative au **niveau sonore admissible** et au **dispositif d'échappement** des véhicules à moteur	L 66 12 mars 1977
(…)[1]		
77/389/CEE	Directive du Conseil, du 17 mai 1977, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **dispositifs de remorquage** des véhicules à moteur	L 145 13 juin 1977
(…)[2]		
77/537/CEE	Directive du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les **émissions de polluants provenant des moteurs Diesel** destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers	L 220 29 août 1977
77/538/CEE	Directive du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **feux-brouillard arrière** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 220 29 août 1977
77/539/CEE	Directive du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **feux de marche arrière** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 220 29 août 1977

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mai 2010.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
77/540/CEE	Directive du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **feux de stationnement** des véhicules à moteur	L 220 29 août 1977
77/541/CEE	Directive du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **ceintures de sécurité** et aux **systèmes de retenue** des véhicules à moteur	L 220 29 août 1977
77/649/CEE	Directive du Conseil, du 27 septembre 1977, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **champ de vision** du conducteur des véhicules à moteur	L 267 19 octobre 1977
78/315/CEE	Directive du Conseil, du 21 décembre 1977, **modifiant** la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 81 28 mars 1978
78/316/CEE	Directive du Conseil, du 21 décembre 1977, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'aménagement intérieur** des véhicules à moteur (identification des **commandes, témoins et indicateurs**)	L 81 28 mars 1978
78/317/CE	Directive du Conseil, du 21 décembre 1977, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **dispositifs de dégivrage et de désembuage des surfaces vitrées** des véhicules à moteur	L 81 28 mars 1978
78/318/CEE	Directive du Conseil, du 21 décembre 1977, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **dispositifs d'essuie-glace et de lave-glace** des véhicules à moteur	L 81 28 mars 1978
78/507/CEE	Directive de la Commission, du 19 mai 1978, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/114/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **plaques et inscriptions réglementaires**, ainsi qu'à leurs **emplacements et modes d'apposition** en ce qui concerne les véhicules à moteur et leurs remorques	L 155 13 juin 1978
78/547/CEE	Directive du Conseil, du 12 juin 1978, **modifiant** la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 168 26 juin 1978
78/548/CEE	Directive du Conseil, du 12 juin 1978, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **chauffage de l'habitacle** des véhicules à moteur	L 168 26 juin 1978
78/549/CEE	Directive du Conseil, du 12 juin 1978, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **recouvrement des roues** des véhicules à moteur	L 168 26 juin 1978
78/632/CEE	Directive de la Commission, du 19 mai 1978, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 74/60/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'aménagement intérieur** des véhicules à moteur (**parties intérieures de l'habitacle** autres que le ou les rétroviseurs intérieurs, disposition des commandes, toit ou toit ouvrant, dossier et partie arrière des sièges)	L 206 29 juillet 1978
78/665/CEE	Directive de la Commission, du 14 juillet 1978, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/220/CEE du Conseil, 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 à allumage commandé** équipant les véhicules à moteur	L 223 14 août 1978
78/764/CEE	Directive du Conseil, du 25 juillet 1978, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **siège du conducteur** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 225 18 septembre 1978

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
78/932/CEE	Directive du Conseil, du 16 octobre 1978, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **appuis-tête des sièges** des véhicules à moteur	L 325 20 novembre 1978
	Rectificatif apporté à la directive précitée	L 329 25 novembre 1982
(…)[1]		
78/1015/CEE	Directive 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**	L 349 13 décembre 1978
79/488/CEE	Directive de la Commission, du 18 avril 1979, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 74/483/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **saillies extérieures** des véhicules à moteur	L 128 26 mai 1979
79/489/CEE	Directive de la Commission, du 18 avril 1979, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/320/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **freinage** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 128 26 mai 1979
79/490/CEE	Directive de la Commission, du 18 avril 1979, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/221/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **réservoirs de carburant liquide** et à la **protection arrière contre l'encastrement** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 128 26 mai 1979
(…)[1]		
(…)[1]		
(…)[2]		
79/694/CEE	Directive du Conseil, du 24 juillet 1979, **modifiant** la directive 74/150/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues**	L 205 13 août 1979
79/795/CEE	Directive de la Commission, du 20 juillet 1979, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/127/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **rétroviseurs** des véhicules à moteur	L 239 22 septembre 1979
79/1073/CEE	Directive de la Commission, du 22 novembre 1979, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 74/347/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **champ de vision** et aux **essuie-glaces** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 331 27 décembre 1979
80/233/CEE	Directive de la Commission, du 21 novembre 1979, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/756/CEE du Conseil 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	L 51 25 février 1980
80/720/CEE	Directive du Conseil, du 24 juin 1980, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'espace de manœuvre**, aux **facilités d'accès au poste de conduite** ainsi qu'aux **portes et fenêtres** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 194 28 juillet 1980

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mai 2010.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
80/780/CEE	Directive du Conseil, du 22 juillet 1980, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **rétroviseurs des véhicules à moteur à deux roues**, avec ou sans «side-car», et à **leur montage** sur ces véhicules	L 229 30 août 1980
80/1267/CEE	Directive du Conseil, du 16 décembre 1980, modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 375 31 décembre 1980
80/1268/CEE	Directive du Conseil, du 16 décembre 1980, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **consommation de carburant** des véhicules à moteur	L 375 31 décembre 1980
80/1269/CEE	Directive du Conseil, du 16 décembre 1980, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relative à la **puissance des moteurs** des véhicules à moteur	L 375 31 décembre 1980
80/1272/CEE	Directive du Conseil, du 22 décembre 1980, portant **adaptation**, à la suite de l'adhésion de la Grèce, de la directive 80/780/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **rétroviseurs des véhicules à moteur à deux roues**, avec ou sans «side-car» et à leur montage sur ces véhicules	L 375 31 décembre 1980
81/333/CEE	Directive de la Commission, du 13 avril 1981, **modifiant** la directive 79/490/CEE portant adaptation au progrès technique de la directive 70/221/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **réservoirs de carburant liquide** et à la **protection arrière contre l'encastrement** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 131 18 mai 1981
81/334/CEE	Directive de la Commission, du 13 avril 1981, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/157/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **niveau sonore admissible** et au **dispositif d'échappement** des véhicules à moteur	L 131 18 mai 1981
81/575/CEE	Directive du Conseil, du 20 juillet 1981, **modifiant** la directive 76/115/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **ancrages des ceintures** de sécurité des véhicules à moteur	L 209 29 juillet 1981
81/576/CEE	Directive du Conseil, du 20 juillet 1981, **modifiant** la directive 77/541/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **ceintures de sécurité** et aux **systèmes de retenue** des véhicules à moteur	L 209 29 juillet 1981
81/577/CEE	Directive du Conseil, du 20 juillet 1981, **modifiant** la directive 74/408/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'aménagement intérieur** des véhicules à moteur (**résistance des sièges et de leur ancrage**)	L 209 29 juillet 1981
81/643/CEE	Directive de la Commission, du 29 juillet 1981, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/649/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **champ de vision** du conducteur des véhicules à moteur	L 231 15 août 1981
82/244/CEE	Directive de la Commission, du 17 mars 1982, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/756/CEE du Conseil 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	L 109 22 avril 1982
82/318/CEE	Directive de la Commission, du 2 avril 1982, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/115/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **ancrages des ceintures de sécurité** des véhicules à moteur	L 139 19 mai 1982

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
82/319/CEE	Directive de la Commission, du 2 avril 1982, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/541/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **ceintures de sécurité** et aux **systèmes de retenue** des véhicules à moteur	L 139 19 mai 1982
82/890/CEE	Directive du Conseil, du 17 décembre 1982, **modifiant** les directives concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **tracteurs agricoles ou forestiers à roues**	L 378 31 décembre 1982
(…)[1]		
83/190/CEE	Directive de la Commission, du 28 mars 1983, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 78/764/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **siège du conducteur** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 109 26 avril 1983
83/276/CEE	Directive du Conseil, du 26 mai 1983, **modifiant** la directive 76/756/CEE 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	L 151 09 juin 1983
83/351/CEE	Directive du Conseil, du 16 juin 1983, **modifiant** la directive 70/220/CEE 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 à allumage commandé** équipant les véhicules à moteur	L 197 20 juillet 1983
84/8/CEE	Directive de la Commission, du 14 décembre 1983, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/756/CEE du Conseil 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	L 9 12 janvier 1984
84/372/CEE	Directive de la Commission, du 3 juillet 1984, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/157/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement** des véhicules à moteur	L 196 26 juillet 1984
84/424/CEE	Directive du Conseil, du 3 septembre 1984, **modifiant** la directive 70/157/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **niveau sonore admissible** et au **dispositif d'échappement** des véhicules à moteur	L 238 06 septembre 1984
85/205/CEE	Directive de la Commission, du 18 février 1985, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/127/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **rétroviseurs** des véhicules à moteur	L 90 29 mars 1985
85/647/CEE	Directive de la Commission, du 23 décembre 1985, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/320/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **freinage** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 380 31 décembre 1985
86/297/CEE	Directive du Conseil, du 26 mai 1986, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **prises de force et à leur protection** des tracteurs agricoles et forestiers à roues	L 186 08 juillet 1986
86/298/CEE	Directive du Conseil, du 26 mai 1986, relative aux **dispositifs de protection, montés à l'arrière, en cas de renversement** des tracteurs agricoles et forestiers à roues, **à voie étroite**	L 186 08 juillet 1986

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mai 2010.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
86/415/CEE	Directive du Conseil, du 24 juillet 1986, relative à **l'installation, l'emplacement, le fonctionnement et l'identification des commandes** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 240 26 août 1986
86/562/CEE	Directive de la Commission, du 6 novembre 1986, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/127/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **rétroviseurs** des véhicules à moteur	L 327 22 novembre 1986
87/56/CEE	Directive du Conseil, du 18 décembre 1986, **modifiant** la directive 78/1015/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **niveau sonore admissible** et au **dispositif d'échappement des motocycles**	L 24 27 janvier 1987
87/354/CEE	Directive du Conseil, du 25 juin 1987, **modifiant** la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 192 11 juillet 1987
87/402/CEE	Directive du Conseil, du 25 juin 1987, relative aux **dispositifs de protection en cas de renversement, montés à l'avant** des tracteurs agricoles et forestiers à roues, **à voie étroite**	L 220 08 août 1987
87/403/CEE	Directive du Conseil, du 25 juin 1987, **complétant** l'annexe I de la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 220 08 août 1987
88/76/CEE	Directive du Conseil, du 3 décembre 1987, **modifiant** la directive 70/220/CEE 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	L 36 09 février 1988
88/77/CEE	Directive du Conseil, du 3 décembre 1987, concernant le rapprochement des législations des Etats membres, relatives aux mesures à prendre contre les **émissions de gaz polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion** des véhicules	L 36 09 février 1988
88/194/CEE	Directive de la Commission, du 24 mars 1988, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/320/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **freinage** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 92 09 avril 1988
88/195/CEE	Directive de la Commission, du 24 mars 1988, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 80/1269/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **puissance des moteurs** des véhicules à moteur	L 92 09 avril 1988
88/297/CEE	Directive du Conseil, du 3 mai 1988, **modifiant** la directive 74/150/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues**	L 126 20 mai 1988
88/321/CEE	Directive de la Commission, du 16 mai 1988, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/127/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **rétroviseurs** des véhicules à moteur	L 147 14 juin 1988
88/366/CEE	Directive de la Commission, du 17 mai 1988, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/649/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **champ de vision du conducteur** des véhicules à moteur	L 181 12 juillet 1988
(…)[1]		
(…)[1]		

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
(…)[1]		
(…)[2]		
88/414/CEE	Directive de la Commission, du 22 juin 1988, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 80/720/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'espace de manœuvre, aux facilités d'accès au poste de conduite ainsi qu'aux portes et fenêtres** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 200 26 juillet 1988
88/436/CEE	Directive du Conseil, du 16 juin 1988, **modifiant** la directive 70/220/CEE 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 (Limitation des émissions de particules polluantes par les moteurs diesel)	L 214 06 août 1988
88/465/CEE	Directive de la Commission, du 30 juin 1988, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 78/764/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **siège du conducteur** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 228 17 août 1988
(…)[2]		
89/235/CEE	Directive du Conseil, du 13 mars 1989, **modifiant** la directive 78/1015/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des motocycles**	L 98 11 avril 1989
89/277/CEE	Directive de la Commission, du 28 mars 1989, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/759/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **feux indicateurs de direction** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 109 20 avril 1989
89/278/CEE	Directive de la Commission, du 28 mars 1989, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/756/CEE du Conseil 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	L 109 20 avril 1989
89/297/CEE	Directive du Conseil, du 13 avril 1989, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **protection latérale** (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques	L 124 05 mai 1989
89/458/CEE	Directive du Conseil, du 18 juillet 1989, **modifiant**, en ce qui concerne les normes européennes d'émission pour les **automobiles de cylindrée inférieure à 1.4 litre**, la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 226 03 août 1989
89/491/CEE	Directive de la Commission, du 17 juillet 1989, portant **adaptation** au progrès technique des directives 80/1268/CEE et 80/1269/CEE du Conseil dans le **domaine des véhicules à moteur**	L 238 15 août 1989

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mai 2010.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
89/516/CEE	Directive de la Commission, du 1er août 1989, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/758/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **feux d'encombrement**, aux **feux de position avant**, aux **feux de position arrière** et aux **feux-stop** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 265 12 septembre 1989
89/517/CEE	Directive de la Commission, du 1er août 1989, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/761/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **projecteurs** pour véhicules à moteur assurant la fonction de feux de route et/ou de croisement, **ainsi qu'aux lampes électriques à incandescence pour ces projecteurs**	L 265 12 septembre 1989
89/518/CEE	Directive de la Commission, du 1er août 1989, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/538/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **feux-brouillard arrière** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 265 12 septembre 1989
(…)[1]		
89/681/CEE	Directive du Conseil, du 21 décembre 1989, **modifiant** la directive 87/402/CEE relative aux **dispositifs de protection en cas de renversement, montés à l'avant** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, **à voie étroite**	L 398 30 décembre 1989
89/682/CEE	Directive du Conseil, du 21 décembre 1989, **modifiant** la directive 86/298/CEE relative aux **dispositifs, montés à l'arrière, en cas de renversement** des tracteurs agricoles et forestiers à roues, **à voie étroite**	L 398 30 décembre 1989
90/628/CEE	Directive de la Commission, du 30 octobre 1990, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/541/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue** des véhicules à moteur	L 341 06 décembre 1990
	Rectificatif apporté à la directive précitée	L 10 16 janvier 1992
90/629/CEE	Directive de la Commission, du 30 octobre 1990, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/115/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **ancrages des ceintures de sécurité** des véhicules à moteur	L 341 06 décembre 1990
90/630/CEE	Directive de la Commission, du 30 octobre 1990, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/649/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **champ de vision** du conducteur des véhicules à moteur	L 341 06 décembre 1990
91/226/CEE	Directive du Conseil, du 27 mars 1991, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **systèmes anti-projections** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 103 23 avril 1991
91/422/CEE	Directive de la Commission, du 15 juillet 1991, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/320/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **freinage** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 233 22 août 1991
91/441/CEE	Directive du Conseil, du 26 juin 1991, **modifiant** la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 242 30 août 1991

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mai 2010.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
91/542/CEE	Directive de la Commission, du 1er octobre 1991, **modifiant** la directive 88/77/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures contre les **émissions de gaz polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion** des véhicules	L 295 25 octobre 1991
91/662/CEE	Directive de la Commission, du 6 décembre 1991, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 74/297/CEE du Conseil en ce qui concerne le **comportement au choc du volant et de la colonne de direction**	L 366 31 décembre 1991
91/663/CEE	Directive de la Commission, du 10 décembre 1991, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/756/CEE du Conseil concernant **l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 366 31 décembre 1991
92/21/CEE	Directive du Conseil, du 31 mars 1992, concernant les **masses et dimensions** des véhicules à moteur de la **catégorie M1**	L 129 14 mai 1992
92/22/CEE	Directive du Conseil, du 31 mars 1992, concernant les **vitrages de sécurité et les matériaux pour vitrages** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 129 14 mai 1992
92/23/CEE	Directive du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux **pneumatiques** des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur **montage**	L 129 14 mai 1992
92/24/CEE	Directive du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux **dispositifs limiteurs de vitesse** ou à des **systèmes de limitation de vitesse similaires** montés sur certaines catégories de véhicules à moteur	L 129 14 mai 1992
92/53/CEE	Directive de la Commission, du 18 juin 1992, **modifiant** la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques** *(Règl. g.-d. du 26 novembre 1999)*	L 225 10 août 1992
	«Rectificatif apporté à la directive 92/53/CEE	L 145 15 mai 1998»
92/61/CEE	Directive du Conseil, du 30 juin 1992, relative à la **réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 225 10 août 1992
92/62/CEE	Directive de la Commission, du 02 juillet 1992, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/311/CEE du Conseil relative au **dispositif de direction** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 199 18 juillet 1992
92/97/CEE	Directive du Conseil, du 10 novembre 1992, **modifiant** la directive 70/157/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement** des véhicules à moteur	L 371 19 décembre 1992
92/114/CEE	Directive du Conseil, du 17 décembre 1992, relative aux **saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine** des véhicules à moteur de catégorie N	L 409 31 décembre 1992
93/14/CEE	Directive du Conseil, du 5 avril 1993, relative au **freinage des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 121 15 mai 1993
(…)[1]		
93/30/CEE	Directive du Conseil, du 14 avril 1993, relative à **l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 188 29 juillet 1993

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
(…)[1]		
(…)[1]		
93/33/CEE	Directive du Conseil, du 14 avril 1993, relative au dispositif de protection contre un **emploi non autorisé des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 188 29 juillet 1993
(…)[2]		
93/59/CEE	Directive du Conseil, du 28 juin 1993, **modifiant** la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 186 28 juillet 1993
93/81/CEE	Directive de la Commission, du 29 septembre 1993, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/156/CEE du Conseil relative à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 264 23 octobre 1993
93/91/CEE	Directive de la Commission, du 29 octobre 1993, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 78/316/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'aménagement intérieur des véhicules à moteur** (identification des **commandes, témoins et indicateurs**)	L 284 19 novembre 1993
(…)[1]		
(…)[1]		
93/93/CEE	Directive du Conseil, du 29 octobre 1993, relative aux **masses et dimensions des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 311 14 décembre 1993
(…)[1]		
93/116/CE	Directive de la Commission, du 17 décembre 1993, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 80/1268/CEE du Conseil relative à la **consommation de carburant** des véhicules à moteur	L 329 30 décembre 1993
	Rectificatif apporté à la directive précitée	L 42 15 février 1994
94/12/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 23 mars 1994, relative aux **mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur et **modifiant** la directive 70/220/CEE	L 100 19 avril 1994
94/20/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 1994, relative aux **dispositifs d'attelage mécanique** des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur **fixation** à ces véhicules	L 195 29 juillet 1994
94/53/CE	Directive de la Commission, du 15 novembre 1994, **modifiant** l'article 2 de la directive 93/91/CEE portant adaptation au progrès technique de la directive 78/316/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à **l'aménagement intérieur des véhicules à moteur** (identification des **commandes, témoins et indicateurs**)	L 299 22 novembre 1994
94/68/CE	Directive de la Commission, du 16 décembre 1994, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 78/318/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **dispositifs d'essuie-glace et de lave-glace** des véhicules à moteur	L 354 31 décembre 1994
94/78/CE	Directive de la Commission, du 21 décembre 1994, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 78/549/CEE du Conseil concernant le **recouvrement des roues** des véhicules à moteur	L 354 31 décembre 1994

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mai 2010.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
95/1/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 2 février 1995, relative à la **vitesse maximale par construction**, ainsi qu'au **couple maximal** et à la **puissance maximale nette du moteur des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 52 08 mars 1995
95/28/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative au **comportement au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur** de certaines catégories de véhicules à moteur	L 281 23 novembre 1995
95/48/CE	Directive de la Commission, du 20 septembre 1995, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 92/21/CEE du Conseil concernant les **masses et dimensions** des véhicules à moteur de la **catégorie M1**	L 233 30 septembre 1995
	Rectificatif apporté à la directive précitée	L 252 20 octobre 1995
95/54/CE	Directive de la Commission, du 31 octobre 1995, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 72/245/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **suppression des parasites radioélectriques produits par les moteurs à allumage commandé** équipant les véhicules à moteur et portant **modification** de la directive 70/156/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 266 08 novembre 1995
95/56/CE	Directive de la Commission, du 8 novembre 1995, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 74/61/CEE du Conseil relative aux **dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée** des véhicules à moteur *(Règl. g.-d. du 13 novembre 1998)*	L 286 29 novembre 1995
	«Rectificatif apporté à la directive 95/56/CE	L 40 13 février 1998»
96/1/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 22 janvier 1996, **modifiant** la directive 88/77/CEE 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	L 40 17 février 1996
96/20/CE	Directive de la Commission, du 27 mars 1996, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/157/CEE du Conseil relative au **niveau sonore admissible** et au **dispositif d'échappement** des véhicules à moteur	L 92 13 avril 1996
96/27/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 20 mai 1996, concernant la **protection des occupants** des véhicules à moteur en cas de **collision latérale** et **modifiant** la directive 70/156/CEE	L 169 08 juillet 1996
96/36/CE	Directive de la Commission, du 17 juin 1996, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/541/CEE du Conseil relative aux **ceintures de sécurité** et aux **systèmes de retenue** des véhicules à moteur	L 178 17 juillet 1996
96/37/CE	Directive de la Commission, du 17 juin 1996, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 74/408/CEE du Conseil relative à **l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (résistance des sièges et de leur ancrage)**	L 186 25 juillet 1996
	Rectificatif apporté à la directive précitée	L 214 23 août 1996
96/38/CE	Directive de la Commission, du 17 juin 1996, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/115/CEE du Conseil relative aux **ancrages des ceintures de sécurité** des véhicules à moteur	L 187 26 juillet 1996

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
96/44/CE	Directive de la Commission, du 1er juillet 1996, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/220/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 210 20 août 1996
96/63/CE	Directive de la Commission, du 30 septembre 1996, **modifiant** la directive 76/432/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **freinage** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 253 05 octobre 1996
96/64/CE	Directive de la Commission, du 2 octobre 1996, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/389/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **dispositifs de remorquage** des véhicules à moteur	L 258 11 octobre 1996
96/69/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 8 octobre 1996, **modifiant** la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 282 01 novembre 1996
	Rectificatif apporté à la directive précitée	L 84 26 mars 1997
96/79/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 16 décembre 1996, concernant la **protection des occupants** des véhicules à moteur en cas de **collision frontale** et **modifiant** la directive 70/156/CEE	L 18 21 janvier 1997
	Rectificatif apporté à la directive précitée	L 84 26 mars 1997
(Règl. g.-d. du 13 novembre 1998)		
«**97/19/CE**	Directive de la Commission, du 18 avril 1997, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/221/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **réservoirs de carburant liquide** et aux **dispositifs de protection arrière contre l'encastrement** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 125 16 mai 1997
97/20/CE	Directive de la Commission, du 18 avril 1997, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 72/306/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les **émissions de polluant**s provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion de véhicules	L 125 16 mai 1997
97/21/CE	Directive de la Commission, du 18 avril 1997, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 80/1269/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **puissance des moteurs** des véhicules à moteur	L 125 16 mai 1997
97/24/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 17 juin 1997, relative à **certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 226 18 août 1997»
	(Règl. g.-d. du 25 août 2000)	
	«Rectificatif apporté à la directive 97/24/CE	L 21 26 janvier 2000»
(Règl. g.-d. du 13 novembre 1998)		
«**97/27/CE**	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 22 juillet 1997, concernant les **masses et dimensions** de certaines catégories de véhicules à moteur de leurs remorques, et **modifiant** la directive 70/156/CEE	L 233 25 août 1997

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
97/28/CE	Directive de la Commission, du 11 juin 1997, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/756/CEE du Conseil relative à **l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 171 30 juin 1997
97/29/CE	Directive de la Commission, du 11 juin 1997, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/757/CEE du Conseil relative aux **catadioptres** des véhicules à moteur et de leur remorques	L 171 30 juin 1997
97/30/CE	Directive de la Commission, du 11 juin 1997, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/758/CEE du Conseil relative aux **feux d'encombrement**, aux **feux de position avant**, aux **feux de position arrière** et aux **feux stop** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 171 30 juin 1997
	Rectificatif apporté à la directive précitée	L 239 30 août 1997
97/31/CE	Directive de la Commission, du 11 juin 1997, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/760/CEE du Conseil relative aux **dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation** arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 171 30 juin 1997
97/32/CE	Directive de la Commission, du 11 juin 1997, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/539/CEE du Conseil relative aux **feux de marche arrière** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L171 30 juin 1997
97/39/CE	Directive de la Commission, du 24 juin 1997, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 75/443/CEE du Conseil relative à la **marche arrière** et à **l'appareil indicateur de vitesse** des véhicules à moteur	L 177 5 juillet 1997
97/54/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 23 septembre 1997, **modifiant**, en ce qui concerne **la vitesse maximale par construction des tracteurs agricoles ou forestiers à roues**, les directives 74/150/CEE, 74/151/CEE, 74/152/CEE, 74/346/CEE, 74/347/CEE, 75/321/CEE, 75/322/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/311/CEE, 77/537/CEE, 78/764/CEE, 78/933/CEE, 79/532/CEE, 79/533/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/415/CEE et 89/173/CEE du Conseil	L 277 10 octobre 1997
97/68/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 16 décembre 1997, sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants** provenant des **moteurs à combustion interne** destinés aux **engins mobiles non routiers**	L 59 27 février 1998
98/12/CE	Directive de la Commission, du 27 janvier 1998, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/320/CEE sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **freinage** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 81 18 mars 1998
98/14/CE	Directive de la Commission, du 6 février 1998, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/156/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques** *(Règl. g.-d. du 25 août 2000)*	L 91 25 mars 1998»
	«Rectificatif apporté à la directive 98/14/CE	L 291 13 novembre 1999»

(…)[1]

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
(…)[1]		
(…)[1]		
(Règl. g.-d. du 26 novembre 1999)		
«98/69/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 13 octobre 1998, relative aux mesures à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE	L 350 28 décembre 1998»
	(Règl. g.-d. du 21 février 2000)	
	«Rectificatifs apportés à la directive 98/69/CE	L 104»
(Règl. g.-d. du 26 novembre 1999)		
«98/77/CE	Directive de la Commission, du 02 octobre 1998, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/220/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 286 23 octobre 1998
(…)[1]		
98/90/CE	Directive de la Commission, du 30 novembre 1998, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/387/CEE du Conseil relative aux **portes** des véhicules à moteur et de leurs Remorques	L 337 12 décembre 1998
98/91/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 14 décembre 1998, concernant les véhicules à moteur et leurs remorques destinés au **transport de marchandises dangereuses par route** et **modifiant** la directive 70/156/CEE relative à la **réception CE par type des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 11 16 janvier 1999
1999/7/CE	Directive de la Commission, du 26 janvier 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/311/CEE du Conseil relative au **dispositif de direction** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 40 13 février 1999»
(Règl. g.-d. du 21 février 2000)		
«1999/14/CE	Directive de la Commission, du 16 mars 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/538/CEE du Conseil relative aux **feux-brouillards arrière** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 97
1999/15/CE	Directive de la Commission, du 16 mars 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/759/CEE du Conseil relative **aux feux indicateurs de direction** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 97
1999/16/CE	Directive de la Commission, du 16 mars 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/540/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **feux de stationnement** des véhicules à moteur	L 97
1999/17/CE	Directive de la Commission, du 18 mars 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/761/CEE du Conseil relative aux projecteurs pour véhicules à moteur assurant la fonction de feux de route et/ou de feux de croisement, ainsi qu'aux **sources lumineuses** (lampes à incandescence et autres) destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 97

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
1999/18/CE	Directive de la Commission, du 18 mars 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/762/CEE du Conseil relative aux **feux-brouillard avant** des véhicules à moteur ainsi qu'aux **lampes pour ces feux**	L 97
1999/23/CE	Directive de la Commission, du 9 avril 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 93/33/CEE du Conseil relative au dispositif de protection contre une **utilisation non autorisée des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 104
(…)[1]		
(…)[2]		
(…)[1]		
(…)[2]		
(…)[2]		
(…)[1]		
1999/57/CE	Directive de la Commission, du 7 juin 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 78/764/CEE du Conseil relative au **siège du conducteur** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 148
(…)[1]»		
(Règl. g.-d. du 25 août 2000)		
«**1999/86/CE**	Directive du Conseil, du 11 novembre 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 76/763/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **sièges de convoyeur** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 297 18 novembre 1999»
(Règl. g.-d. du 24 novembre 2000)		
«**1999/96/CE**	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, 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 à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules** et **modifiant** la directive 88/77/CEE du Conseil	L 44 16 février 2000»
(Règl. g.-d. du 25 août 2000)		
«**1999/98/CE**	Directive de la Commission, du 15 décembre 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 96/79/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la **protection des occupants** des véhicules à moteur en cas de **collision frontale**	L 9 13 janvier 2000
1999/99/CE	Directive de la Commission, du 15 décembre 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 80/1269/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **puissance des moteurs** des véhicules à moteur	L 334 28 décembre 1999

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mai 2010.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
1999/100/CE	Directive de la Commission, du 15 décembre 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 80/1268/CEE du Conseil relative aux **émissions de dioxyde de carbone** et à la **consommation de carburant** des véhicules à moteur	L 334 28 décembre 1999
1999/101/CE	Directive de la Commission, du 15 décembre 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/157/CEE du Conseil relative au **niveau sonore admissible** et au **dispositif d'échappement** des véhicules à moteur	L 334 28 décembre 1999
1999/102/CE	Directive de la Commission, du 15 décembre 1999, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/220/CEE du Conseil relative aux mesures à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 334 28 décembre 1999
(…)[1]		
2000/2/CE	Directive de la Commission, du 14 janvier 2000, portant adaptation au progrès technique de la directive 75/322/CEE du Conseil relative à la **suppression des parasites radioélectriques** produits par les moteurs à allumage commandé équipant les tracteurs agricoles ou forestiers à roues et de la directive 74/150/CEE du Conseil relative à la **réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues**	L 21 26 janvier 2000»
(Règl. g.-d. du 24 novembre 2000)		
«**2000/3/CE**	Directive de la Commission, du 22 février 2000, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 77/541/CEE du Conseil relative aux **ceintures de sécurité** et aux **systèmes de retenue** des véhicules à moteur	L 53 25 février 2000
2000/4/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 28 février 2000, **modifiant** la directive 74/60/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations 8 avril 2000 des Etats membres relatives à **l'aménagement intérieur** des véhicules à moteur (**parties intérieures de l'habitacle** autres que le ou les rétroviseurs intérieurs, disposition des commandes, toit ou toit ouvrant, dossier et partie arrière des sièges)	L 87 8 avril 2000
2000/7/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 20 mars 2000, relative à **l'indicateur de vitesse** des véhicules à moteur à deux ou trois roues et **modifiant** la directive 92/61/CEE du Conseil relative à la **réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 106 3 mai 2000
2000/8/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 20 mars 2000, **modifiant** la directive 70/221/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **réservoirs de carburant liquide** et aux **dispositifs de protection arrière** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 106 3 mai 2000»
	(Règl. g.-d. du 15 février 2002)	
	«Rectificatif apporté à la directive 2000/8/CE	L 64 6 mars 2001»
(Règl. g.-d. du 24 novembre 2000)		
«**2000/19/CE**	Directive de la Commission, du 13 avril 2000, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 86/298/CEE du Conseil relative aux **dispositifs de protection montés à l'arrière, en cas de renversement**, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, à voie étroite	L 94 14 avril 2000

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mai 2010.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
2000/22/CE	Directive de la Commission, du 28 avril 2000, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 87/402/CEE du Conseil relative aux **dispositifs de protection en cas de renversement, montés à l'avant** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, **à voie étroite**	L 107 4 mai 2000»
(Règl. g.-d. du 18 juillet 2001)		
«2000/25/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 22 mai 2000, relative aux mesures à prendre contre les **émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers** et **modifiant** la directive 74/150/CEE du Conseil	L 173 12 juillet 2000
2000/40/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 26 juin 2000, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au **dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant** des véhicules à moteur et **modifiant** la directive 70/156/CEE du Conseil	L 203 10 août 2000
(…)[1]		
(…)[1]		
(…)[1]»		
(Règl. g.-d. du 15 février 2002)		
«2001/1/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 22 janvier 2001, **modifiant** la directive 70/220/CEE du Conseil concernant des mesures à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 35 6 février 2001
2001/3/CE	Directive de la Commission, du 8 janvier 2001, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 74/150//CEE du Conseil relative à la **réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues** et de la directive 75/322/CEE du Conseil relative à la **suppression des parasites radio-électriques** produits par les tracteurs agricoles ou forestiers	L 28 30 janvier 2001
2001/27/CE	Directive de la Commission, du 10 avril 2001, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 88/77/CEE du Conseil 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 à allumage par compression** destinés à la propulsion des véhicules et les **émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié** et destinés à la propulsion des véhicules	L 107 18 avril 2001
2001/31/CE	Directive de la Commission, du 8 mai 2001, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/387/CEE du Conseil relative aux **portes** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 130 12 mai 2001»
(Règl. g.-d. du 30 juillet 2002)		
«2001/43/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 27 juin 2001, **modifiant** la directive 92/23/CEE du Conseil relative aux **pneumatiques** des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur **montage**	L 211 4 août 2001
2001/56/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 27 septembre 2001, concernant le **chauffage de l'habitacle** des véhicules à moteur et de leurs remorques, **modifiant** la directive 70/156/CEE du Conseil et **abrogeant** la directive 78/548/CEE du Conseil	L 292 9 novembre 2001

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 décembre 2009.

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
2001/63/CE	Directive de la Commission, du 17 août 2001, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants** provenant des moteurs à **combustion interne** destinés aux **engins mobiles non routiers**	L 227 23 août 2001
2001/85/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 20 novembre 2001, concernant des dispositions particulières applicables aux **véhicules destinés au transport des passagers** et comportant, outre le siège du conducteur, **plus de huit places assises**, et **modifiant** les directives 70/156/CEE et 97/27/CE *(Règl. g.-d. du 12 janvier 2004)* «Rectificatif apporté à la directive 2001/85/CE	L 42 13 février 2002» L 125 21 mai 2003»
(Règl. g.-d. du 30 juillet 2002)		
«2001/92/CE	Directive de la Commission, du 30 octobre 2001, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 92/22/CEE du Conseil concernant les **vitrages de sécurité et les matériaux pour vitrages** des véhicules à moteur et de leurs remorques et de la directive 70/156/CEE du Conseil relative à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 291 8 novembre 2001
2001/100/CE	Directive du Parlement Européen et du Conseil, du 7 décembre 2001, portant **modification** de la directive 70/220/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **mesures** à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 16 18 janvier 2002
2001/116/CE	Directive de la Commission, du 20 décembre 2001, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 18 21 janvier 2002»
(Règl. g.-d. du 14 mai 2003)		
«2002/24/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 18 mars 2002, relative à la **réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant** la directive 92/61/CEE du Conseil *(Règl. g.-d. du 12 janvier 2004)* «Rectificatif apporté à la directive 2002/24/CE	L 124 9 mai 2002» L 49 22 février 2003»
(Règl. g.-d. du 14 mai 2003)		
«2002/41/CE	Directive de la Commission, du 17 mai 2002, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 95/1/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la **vitesse maximale par construction**, ainsi qu'au **couple maximal** et à la **puissance maximale nette du moteur des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 133 18 mai 2002
2002/51/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 19 juillet 2002, relative à la **réduction du niveau des émissions de polluants** provenant des **véhicules à moteur à deux ou trois roues** et **modifiant** la directive 97/24/CE	L 252 20 septembre 2002
2002/78/CE	Directive de la Commission, du 1er octobre 2002, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 71/320/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **dispositifs de freinage** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 267 4 octobre 2002

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
2002/80/CE	Directive de la Commission, du 3 octobre 2002, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 70/220/CEE du Conseil relative aux mesures à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 291 28 octobre 2002»
	(Règl. g.-d. du 31 août 2004)	
	«Rectificatif apporté à la directive 2002/80/CE	L 199 7 août 2003»
(Règl. g.-d. du 12 janvier 2004)		
«2002/88/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 9 décembre 2002, **modifiant** la directive 97/68/CE sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants** provenant des moteurs à combustion interne destinés aux **engins mobiles non routiers**	L 35 11 février 2003
2003/19/CE	Directive de la Commission, du 21 mars 2003, **modifiant**, en vue de **l'adapter** au progrès technique, la directive 97/27/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux **masses et dimensions** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 79 26 mars 2003»
(Règl. g.-d. du 31 août 2004)		
«2003/37/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la **réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers**, de leurs **remorques et de leurs engins interchangeables tractés**, ainsi que des **systèmes, composants** et **entités techniques** de ces véhicules, et **abrogeant** la directive 74/150/CEE	L 171 9 juillet 2003
2003/76/CE	Directive de la Commission du 11 août 2003 **modifiant** la directive 70/220/CEE du Conseil relative aux mesures à prendre contre la **pollution de l'air par les émissions** des véhicules à moteur	L 206 15 août 2003
2003/77/CE	Directive de la Commission du 11 août 2003 **modifiant** les directives 97/24/CE et 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la **réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 211 21 août 2003»
(Règl. g.-d. du 9 novembre 2004)		
«2003/97/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 10 novembre 2003, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception ou l'homologation des **dispositifs de vision indirecte** et des véhicules équipés de ces dispositifs, **modifiant** la directive 70/156/CEE et **abrogeant** la directive 71/127/CEE	L 25 29 janvier 2004»
(Règl. g.-d. du 31 août 2004)		
«2003/102/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 relative à la **protection des piétons et autres usagers vulnérables** de la route en cas de **collision avec un véhicule à moteur** et préalablement à celle-ci et **modifiant** la directive 70/156/CEE du Conseil	L 321 6 décembre 2003»
(Règl. g.-d. du 9 novembre 2004)		
«2004/3/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, **modifiant** les directives 70/156/CEE et 80/1268/CEE du Conseil en ce qui concerne **la mesure des émissions de dioxyde de carbone** et de la **consommation de carburant** des véhicules à moteur de catégorie N1	L 49 19 février 2004
2004/11/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, **modifiant** la directive 92/24/CEE du Conseil relative aux **dispositifs limiteurs de vitesse** ou à des **systèmes de limitation de vitesse similaires** montés sur certaines catégories de véhicules à moteur	L 44 14 février 2004

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
2004/26/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 21 avril 2004, **modifiant** la directive 97/68/CE sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants** provenant des moteurs à combustion interne destinés aux **engins mobiles non routiers**	L 146 30 avril 2004»
(Règl. g.-d. du 25 avril 2005)		
«2004/66/CE	Directive du Conseil, du 26 avril 2004, portant **adaptation** des directives 1999/45/CE, 2002/83/CE, 2003/37/CE et 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil et des directives 77/388/CEE, 91/414/CEE, 96/26/CE, 2003/48/CE et 2003/49/CE du Conseil, dans les domaines de la libre circulation des marchandises, de la libre prestation de services, de l'agriculture, de la politique des transports et de la fiscalité, du fait de l'adhésion de la République tchèque, de l'Estonie, de Chypre, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Hongrie, de Malte, de la Pologne, de la Slovénie et de la Slovaquie	L 168 1er mai 2004»
(Règl. g.-d. du 9 novembre 2004)		
«2004/78/CE	Directive de la Commission, du 29 avril 2004, modifiant la directive 2001/56/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le **chauffage de l'habitacle** des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive 70/156/CEE du Conseil, en vue de leur adaptation au progrès technique	L 153 30 avril 2004»
(Règl. g.-d. du 25 avril 2005)		
«2004/86/CE	Directive de la Commission, du 5 juillet 2004, **modifiant**, pour l'adapter au progrès technique, la directive 93/93/CEE du Conseil relative **aux masses et dimensions des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 236 7 juillet 2004»
(Règl. g.-d. du 7 novembre 2005)		
«2004/104/CE	Directive de la Commission, du 14 octobre 2004, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 72/245/CEE du Conseil relative aux **parasites radioélectriques** (compatibilité électromagnétique) des véhicules et portant modification de la directive 70/156/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 337 13 novembre 2004
2005/11/CE	Directive de la Commission, du 16 février 2005, **modifiant**, en vue de son **adaptation** au progrès technique, la directive 92/23/CEE du Conseil relative aux **pneumatiques** des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur **montage**	L 46 17 février 2005
2005/13/CE	Directive de la Commission, du 21 février 2005, **modifiant** la directive 2000/25/CE du Parlement européen et du Conseil qui concerne les **émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers**, et **modifiant** l'annexe I de la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil qui concerne la **réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers**	L 55 1er mars 2005
2005/21/CE	Directive de la Commission, du 7 mars 2005, **adaptant** au progrès technique la directive 72/306/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les **émissions de polluants provenant des moteurs diesel** destinés à la propulsion des véhicules	L 61 8 mars 2005
2005/27/CE	Directive de la Commission, du 29 mars 2005, **modifiant**, en vue de son **adaptation** au progrès technique, la directive 2003/97/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception ou l'homologation des **dispositifs de vision indirecte** et des véhicules équipés de ces dispositifs	L 81 30 mars 2005

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
2005/30/CE	Directive de la Commission, du 22 avril 2005, **modifiant**, aux fins de leur **adaptation** au progrès technique, les directives 97/24/CE et 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil relatives à la **réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 106 27 avril 2005»
(Règl. g.-d. du 3 février 2006)		
«2005/39/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 7 septembre 2005, **modifiant** la directive 74/408/CEE du Conseil relative aux **sièges**, à leurs **ancrages** et aux **appuie-tête** des véhicules à moteur	L 255 30 septembre 2005
2005/40/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 7 septembre 2005, **modifiant** la directive 77/541/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **ceintures de sécurité** et aux **systèmes de retenue** des véhicules à moteur	L 255 30 septembre 2005
2005/41/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 7 septembre 2005, **modifiant** la directive 76/115/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **ancrages des ceintures de sécurité** des véhicules à moteur	L 255 30 septembre 2005
2005/49/CE	Directive de la Commission, du 25 juillet 2005, portant **adaptation** au progrès technique de la directive 72/245/CEE du Conseil relative aux **parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique)** des véhicules et portant **modification** de la directive 70/156/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 194 26 juillet 2005
2005/55/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 28 septembre 2005, 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 à allumage par compression** destinés à la propulsion des véhicules et les **émissions de gaz polluants** provenant des **moteurs à allumage commandé** fonctionnant au **gaz naturel** ou au **gaz de pétrole liquéfié** et destinés à la propulsion des véhicules»	L 275 20 octobre 2005»
(Règl. g.-d. du 27 mars 2006)		
«2005/64/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 26 octobre 2005, concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur **réutilisation**, de leur **recyclage** et de leur **valorisation**, et **modifiant** la directive 70/156/CEE du Conseil	L 310 25 novembre 2005
2005/66/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 26 octobre 2005, relative à l'utilisation de **systèmes de protection frontale** sur les véhicules à moteur et **modifiant** la directive 70/156/CEE du Conseil	L 309 25 novembre 2005»
(Règl. g.-d. du 3 février 2006)		
«2005/67/CE	Directive de la Commission, du 18 octobre 2005, portant **adaptation** des annexes I et II de la directive 86/298/CEE du Conseil, des annexes I et II de la directive 87/402/CEE du Conseil et des annexes I, II et III de la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la **réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers**	L 273 19 octobre 2005»

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
(Règl. g.-d. du 27 mars 2006)		
«2005/78/CE	Directive de la Commission, du 14 novembre 2005, **mettant en œuvre** la directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil 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 à allumage par compression** destinés à la propulsion des véhicules et les **émissions de gaz polluants** provenant des **moteurs à allumage commandé** fonctionnant au **gaz naturel** ou au **gaz de pétrole liquéfié** et destinés à la propulsion des véhicules, et **modifiant** ses annexes I, II, III, IV et VI	L 313 29 novembre 2005
2005/83/CE	Directive de la Commission, du 23 novembre 2005, portant modification, aux fins de l'adaptation au progrès technique, des annexes I, VI, VII, VIII, IX et X de la directive 72/245/CEE du Conseil relative aux **parasites radioélectriques** (compatibilité électromagnétique) des véhicules	L 305 24 novembre 2005»
(Règl. g.-d. du 6 juillet 2006)		
«2006/20/CE	Directive de la Commission, du 17 février 2006, **modifiant**, aux fins de son **adaptation** au progrès technique, la directive 70/221/CEE du Conseil relative aux **réservoirs de carburant** et aux **dispositifs de protection arrière** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 48 18 février 2006
2006/26/CE	Directive de la Commission, du 2 mars 2006, **modifiant**, aux fins de leur **adaptation** au progrès technique, les directives 74/151/CEE, 77/311/CEE, 78/933/CEE et 89/173/CEE relatives aux tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 65 7 mars 2006
2006/27/CE	Directive de la Commission, du 3 mars 2006, **modifiant**, pour les **adapter** au progrès technique, la directive 93/14/CEE du Conseil relative au **freinage des véhicules à moteur à deux ou trois roues**, la directive 93/34/CEE du Conseil relative aux **inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues**, la directive 95/1/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la **vitesse maximale par construction**, ainsi qu'au **compte maximal** et à la **puissance maximale nette du moteur des véhicules à moteur à deux ou trois roues** et la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à **certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 66 8 mars 2006»
	(Règl. g.-d. du 18 novembre 2009)	
	«Rectificatif apporté à la directive 2006/27/CE	L 288 30 octobre 2008»
(Règl. g.-d. du 6 juillet 2006)		
«2006/28/CE	Directive de la Commission, du 6 mars 2006, modifiant, aux fins de leur **adaptation** au progrès technique, la directive 72/245/CEE du Conseil relative aux **parasites radioélectriques** (compatibilité électromagnétique) des véhicules et la directive 70/156/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception **des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 65 7 mars 2006»

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
(Règl. g.-d. du 13 octobre 2006)		
«**2006/40/CE**	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 17 mai 2006, concernant les **émissions provenant des systèmes de climatisation** des véhicules à moteur et **modifiant** la directive 70/156/CEE du Conseil	L 161 14 juin 2006
2006/51/CE	Directive de la Commission, du 6 juin 2006, **modifiant**, pour les **adapter** au progrès technique, l'annexe I de la directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil et les annexes IV et V de la directive 2005/78/CE en ce qui concerne les prescriptions applicables au **système embarqué de surveillance de la réduction des émissions** des véhicules et les **exemptions** pour les moteurs à gaz	L 152 7 juin 2006»
(Règl. g.-d. du 23 mars 2007)		
«**2006/72/CE**	Directive de la Commission, du 18 août 2006, **modifiant**, pour l'adapter au progrès technique, la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à **certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 227 19 août 2006
2006/81/CE	Directive de la Commission, du 23 octobre 2006, portant adaptation de la directive 95/17/CE en ce qui concerne la non-inscription d'un ou de plusieurs ingrédients sur la liste prévue pour l'étiquetage des produits cosmétiques et de la directive 2005/78/CE en ce qui concerne les mesures à prendre contre les **émissions de gaz polluants** et de **particules polluantes** provenant des moteurs destinés à la propulsion des véhicules, en raison de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie (paragraphe A de l'Annexe de la directive)	L 362 20 décembre 2006
2006/96/CE	Directive du Conseil, du 20 novembre 2006, portant adaptation de certaines directives dans le domaine de la libre circulation des marchandises, en raison de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie (paragraphe A de l'Annexe de la Directive)	L 363 20 décembre 2006
2006/119/CE	Directive de la Commission, du 27 novembre 2006, **modifiant** la directive 2001/56/CE du Parlement européen et du Conseil concernant **le chauffage de l'habitacle** des véhicules à moteur et de leurs remorques, en vue de son adaptation au progrès technique	L 330 28 novembre 2006
2006/120/CE	Directive de la Commission, du 27 novembre 2006, **rectifiant** et **modifiant** la directive 2005/30/CE modifiant, aux fins de leur adaptation au progrès technique, les directives 97/24/CE et 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil relatives à la **réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 330 28 novembre 2006»
(Règl. g.-d. du 5 décembre 2007)		
«**2007/15/CE**	Directive de la Commission, du 14 mars 2007, **modifiant**, aux fins de son adaptation au progrès technique, l'annexe I de la directive 74/483/CEE du Conseil relative aux **saillies extérieures** des véhicules à moteur	L 75 15 mars 2007
2007/34/CE	Directive de la Commission, du 14 juin 2007, portant **modification**, aux fins de son adaptation au progrès technique, de la directive 70/157/CEE du Conseil concernant le **niveau sonore admissible** et le **dispositif d'échappement** des véhicules à moteur	L 155 15 juin 2007
2007/35/CE	Directive de la Commission, du 18 juin 2007, **modifiant**, en vue de son adaptation au progrès technique, la directive 76/756/CEE du Conseil concernant **l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 157 19 juin 2007

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
2007/37/CE	Directive de la Commission, du 21 juin 2007, portant **modification** des annexes I et III de la directive 70/156/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la **réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**	L 161 22 juin 2007»
(Règl. g.-d. du 6 juin 2008)		
«**2007/46/CE**	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la **réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques** destinés à ces véhicules	L 263 9 octobre 2007
2008/2/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 15 janvier 2008, relative **au champ de vision et aux essuie-glaces des tracteurs agricoles ou forestiers à roues**	L 24 29 janvier 2008»
(Règl. g.-d. du 16 décembre 2008)		
«**2008/74/CE**	Directive de la Commission, du 18 juillet 2008, **modifiant**, en ce qui concerne la réception des véhicules à moteur au regard des **émissions** des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la **réparation et l'entretien** des véhicules, la directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil et la directive 2005/78/CE	L 192 19 juillet 2008
2008/89/CE	Directive de la Commission, du 24 septembre 2008, modifiant, en vue de son adaptation au progrès technique, la directive 76/756/CEE du Conseil concernant **l'installation de dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse** des véhicules à moteur et de leurs remorques	L 257 25 septembre 2008»
(Règl. g.-d. du 18 décembre 2009)		
«**2009/1/CE**	Directive de la Commission, du 7 janvier 2009, **modifiant**, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur **réutilisation**, de leur **recyclage** et de leur **valorisation**	L 9 14 janvier 2009
2009/19/CE	Directive de la Commission, du 12 mars 2009, **modifiant**, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 72/245/CEE du Conseil concernant les **parasites radioélectriques** (compatibilité électromagnétique) produits par les véhicules à moteur	L 70 14 mars 2009»
(Règl. g.-d. du 18 mai 2010)		
«**2009/57/CE**	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative aux **dispositifs de protection en cas de renversement** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 261 3 octobre 2009»
(Règl. g.-d. du 18 décembre 2009)		
«**2009/58/CE**	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative aux **dispositifs de remorquage et de marche arrière** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 198 30 juillet 2009
2009/59/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative aux **rétroviseurs** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 198 30 juillet 2009
2009/60/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative à la **vitesse maximale par construction** et aux **plates-formes de chargement** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 198 30 juillet 2009
2009/61/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative à **l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 203 5 août 2009

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
2009/62/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative à **l'emplacement pour le montage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 198 30 juillet 2009
2009/63/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative à **certains éléments et caractéristiques** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 214 19 août 2009
2009/64/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative à la **suppression des parasites radioélectriques** (compatibilité électromagnétique) produits par les tracteurs agricoles ou forestiers	L 216 20 août 2009
2009/66/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative au **dispositif de direction** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 201 1er août 2009
2009/67/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative à **l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 222 25 août 2009
2009/68/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, concernant la **réception par type de composant des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 203 5 août 2009»
(Règl. g.-d. du 18 mai 2010)		
«2009/75/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative aux **dispositifs de protection en cas de renversement** de tracteurs agricoles ou forestiers à roues (**essais statiques**)	L 261 3 octobre 2009»
(Règl. g.-d. du 18 décembre 2009)		
«2009/76/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative au **niveau sonore aux oreilles des conducteurs** de tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 201 1er août 2009
2009/78/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative à la **béquille des véhicules à moteur à deux roues**	L 231 3 septembre 2009
2009/79/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative au **dispositif de retenue pour passagers des véhicules à moteur à deux roues**	L 201 1er août 2009
2009/80/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 juillet 2009, relative à **l'identification des commandes, témoins et indicateurs des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 202 4 août 2009
2009/108/CE	Directive de la Commission, du 17 août 2009, **modifiant**, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à **certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 213 18 août 2009»
(Règl. g.-d. du 18 mai 2010)		
«2009/139/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 25 novembre 2009, relative aux **inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 322 9 décembre 2009
2009/144/CE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 30 novembre 2009, concernant **certains éléments et caractéristiques** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 27 30 janvier 2010»

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
(Règl. g.-d. du 23 octobre 2010)		
«**2010/19/UE**	Directive de la Commission, du 9 mars 2010, modifiant la directive 91/226/CEE du Conseil et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les adapter aux progrès techniques dans le domaine des **systèmes antiprojections** de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques	L 72 20 mars 2010
2010/22/UE	Directive de la Commission, du 15 mars 2010, modifiant, aux fins de leur adaptation au progrès technique, les directives du Conseil 80/720/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE et 87/402/CEE et les directives du Parlement européen et du Conseil 2000/25/CE et 2003/37/CE relatives à la **réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers**	L 91 10 avril 2010
2010/26/UE	Directive de la Commission, du 31 mars 2010, portant modification de la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants** provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers	L 86 1er avril 2010»
(Règl. g.-d. du 19 mai 2011)		
«**2010/52/UE**	Directive de la Commission, du 11 août 2010, modifiant, aux fins de l'adaptation de leurs dispositions techniques, la directive 76/763/CEE du Conseil concernant les **sièges de convoyeur** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues et la directive 2009/144/CE du Parlement européen et du Conseil concernant **certains éléments et caractéristiques** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L 213 13 août 2010
2010/62/UE	Directive de la Commission, du 8 septembre 2010, modifiant, aux fins de leur adaptation au progrès technique, les directives 80/720/CEE et 86/297/CEE du Conseil ainsi que les directives 2003/37/CE, 2009/60/CE et 2009/144/CE du Parlement européen et du Conseil relatives à la **réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers**	L 238 9 septembre 2010»
(Règl. g.-d. du 13 avril 2012)		
«**2011/72/UE**	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 14 septembre 2011, **modifiant** la directive 2000/25/CE en ce qui concerne les **dispositions pour les tracteurs** mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité	L 246 23 septembre 2011
2011/87/UE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 16 novembre 2011, **modifiant** la directive 2000/25/CE en ce qui concerne **l'application de phases d'émissions aux tracteurs à voie étroite**	L 301 18 novembre 2011
2011/88/UE	Directive du Parlement européen et du Conseil, du 16 novembre 2011, **modifiant** la directive 97/68/CE en ce qui concerne les **dispositions applicables aux moteurs** mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité	L 305 23 novembre 2011»
(Règl. g.-d. du 9 juillet 2013)		
«**2012/24/UE**	Directive de la Commission, du 8 octobre 2012, **portant modification**, aux fins de son adaptation au progrès technique, de la directive 86/297/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **prises de force des tracteurs et à leur protection**	L274 9 octobre 2012
2012/46/UE	Directive de la Commission, du 6 décembre 2012, **portant modification** de la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux **mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne** destinés aux **engins mobiles non routiers**	L353 21 décembre 2012»

Directive	*Dénomination*	*Journal officiel des C.E.*
(Règl. g.-d. du 22 novembre 2013)		
«2013/8/UE	Directive de la Commission du 26 février 2013 **modifiant**, en vue d'adapter ses dispositions techniques, la directive 2009/144/CE du Parlement européen et du Conseil concernant **certains éléments et caractéristiques** des tracteurs agricoles ou forestiers à roues	L56 28 février 2013
2013/15/UE	Directive du Conseil du 13 mai 2013 portant adaptation de certaines directives dans le domaine de la libre circulation des marchandises, du fait de l'adhésion de la République de Croatie (Partie A de l'Annexe de la Directive)	L158 10 juin 2013»
(Règl. g.-d. du 19 mai 2014)		
«2013/60/UE	Directive de la Commission, du 27 novembre 2013, modifiant, aux fins de leur adaptation au progrès technique, la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à **certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues**, la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à **la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues** et la directive 2009/67/CE du Parlement européen et du Conseil relative à **l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules à moteur à deux ou trois roues**	L 329 10 décembre 2013»
(Règl. g.-d. du 25 novembre 2014)		
«2014/43/UE	Directive de la Commission du 18 mars 2014 modifiant les annexes I, II et III de la directive 2000/25/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux mesures à prendre contre les **émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers**	L82 20 mars 2014
2014/44/UE	Directive de la Commission du 18 mars 2014 modifiant les annexes I, II et III de la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil concernant **la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés,** ainsi que **des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules**	L82 20 mars 2014»

Art. 2.

Le membre du gouvernement qui a les transports routiers dans ses attributions, appel. ci-après le ministre, est désigné comme autorité compétente pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application des directives C.E. relatives à la réception par type de véhicule, par type de système et par type de composant ou d'entité technique des véhicules à moteur, de leurs remorques, des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des tracteurs agricoles ou forestiers.

La «Société Nationale de Certification et d'Homologation»[1], dénommée ci-après «SNCH»[1], est chargée des travaux de certification; elle peut, en cas de besoin et pour la partie des essais, avoir recours à des organismes spécialisés, dénommés ci-après services techniques, agréés sur sa proposition par le ministre pour des procédures d'essais spécifiées.

La «SNCH»[1] est l'organisme compétent chargé des procédures d'accréditation des services techniques et de la surveillance de la bonne exécution de travaux dont ils assument la responsabilité.

(Règl. g.-d. du 27 mars 2006) «Les services techniques doivent avoir un établissement à l'intérieur des Communautés européennes et doivent satisfaire à la norme EN ISO 17025 relative au fonctionnement des laboratoires d'essai.» Un constructeur ne peut être agréé comme service technique, à moins d'une stipulation contraire expresse d'une directive particulière.

Par dérogation aux prescriptions de «la norme EN ISO 17020»[1], les services techniques sont autorisés, sous réserve de l'accord préalable de la «SNCH»[1], de recourir à des instruments de contrôle mis à leur disposition par un tiers.

La sous-traitance par un service technique d'un ou de plusieurs essais n'est permise qu'en cas d'accord préalable de la «SNCH»[1] et à condition de confier ces travaux à un autre service technique satisfaisant aux prescriptions «des normes EN ISO 17020 ou EN ISO 17025»[1].

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 27 mars 2006.

Art. 3.

Toute demande de réception d'un type de véhicule et d'un type de système, de composant ou d'entité technique est introduite par le constructeur ou par son mandataire auprès de la «SNCH»[1]. Cette demande doit être accompagnée d'un dossier dont le contenu est prévu dans la fiche de renseignements de la directive correspondante. Pour un même type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique, la demande ne peut être introduite qu'auprès d'un seul Etat membre et elle doit être distincte pour chaque type à réceptionner.

Art. 4.

Sur proposition de la «SNCH»[1], la réception est accordée, refusée ou retirée par le ministre.

Art. 5.

Tout type de véhicule, système, composant ou entité technique doit rester conforme au type initialement réceptionné. Toute modification d'une des données figurant dans le dossier de réception doit être soumise à la «SNCH»[1]. Si celle-ci estime que l'envergure de la ou des modifications entreprises justifie de nouveaux essais ou vérifications complémentaires, elle en informe le constructeur et le service technique concerné et ne propose l'extension de la réception initiale qu'après avoir vérifié la conformité des résultats de ces essais ou vérifications complémentaires. La «SNCH»[1] prend les mesures requises en vue de vérifier, le cas échéant en coopération avec les autorités compétentes des autres Etats membres, si les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques produits demeurent conformes au type réceptionné et si les dispositions nécessaires pour assurer cette conformité ont été prises.

Art. 6.

Sur requête de la «SNCH»[1], le constructeur est tenu de mettre à sa disposition, en vue d'essais ou de contrôles de conformité, les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques dont le prototype a fait l'objet d'une réception antérieure.

Art. 7.

Sur avis de la «SNCH»[1], la réception accordée à un type de véhicule, système, composant ou entité technique peut être retirée par le ministre au cas où la conformité au prototype initialement réceptionné n'est plus assurée.

Art. 8.

Les prestations à fournir en vue de la réception d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique ainsi que les frais engendrés par les mesures relatives à la conformité de la production sont à charge du constructeur. Ces prestations sont facturées par la «SNCH»[1] selon un barème arrêté par le ministre sur proposition de la «SNCH»[1].

Art. 9.

(…)[2]

Art. 10.

Sont abrogés les règlements grand-ducaux portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues du 25 mai 1979, 21 mars 1980, 18 février 1981, 25 mars 1982, 5 novembre 1982, 15 décembre 1983, 20 décembre 1984, 29 janvier 1986, 17 décembre 1986, 7 juillet 1987, 27 février 1989, 22 juin 1989, 24 janvier 1990, 17 mai 1990, 30 janvier 1992, 10 mars 1992, 10 août 1992, 21 juin 1993, 25 novembre 1994, 8 décembre 1994, 12 novembre 1995 et 26 novembre 1996.

Art. 11.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

---

1 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 27 mars 2006.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 25 avril 2005.

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil,

(Mém. A - 8 du 28 janvier 2016, p. 252)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 4 mai 2016

(Mém. A - 87 du 12 mai 2016, p. 1504)

Règlement grand-ducal du 30 août 2016.

(Mém. A - 181 du 2 septembre 2016, p. 2952)

Texte coordonné au 2 septembre 2016

Version applicable à partir du 6 septembre 2016

Chapitre 1er.- Les installations et les équipements du contrôle technique

Art. 1er.

(1) Tout centre de contrôle technique dont question à l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques doit comporter un immeuble bâti avec un hall fermé ainsi qu'une aire aux dimensions suffisantes pour l'immobilisation des véhicules en attente avant l'accès au contrôle technique.

(2) Les postes de contrôle doivent être aménagés de façon à permettre aux conducteurs des véhicules présentés de suivre les opérations de contrôle.

(3) Les installations et les équipements comprennent au moins les éléments énumérés à l'annexe I.

Tous les équipements utilisés pour le contrôle technique doivent répondre aux standards techniques déterminés à l'annexe I ou à défaut de tels standards, à ceux communément appliqués dans les Etats membres de l'Union européenne. Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après «le ministre», peut déterminer les modalités d'application de ces standards.

Les équipements doivent être maintenus en bon état de fonctionnement. L'organisme de contrôle est tenu d'en garantir un fonctionnement conforme moyennant des étalonnages périodiques conformément à l'annexe I et moyennant des contrôles conformément aux indications afférentes des fabricants.

(4) Tous les locaux ouverts au public doivent être facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite, dont notamment celles obligées de se déplacer en fauteuil roulant.

(5) L'enceinte du centre de contrôle doit comporter des emplacements de parcage en nombre suffisant pour les véhicules du personnel et des clients.

Art. 2.

(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)

«Parallèlement aux opérations de contrôle dans le centre exploité par un organisme de contrôle technique, celui-ci fait effectuer par son propre personnel le contrôle technique au moyen des installations et équipements mis à disposition à titre gratuit à l'organisme de contrôle technique par des administrations ou entreprises publiques ou privées sur base d'une convention conclue avec l'organisme de contrôle technique.

Ce contrôle est effectué conformément aux dispositions des articles 3 à 6.»

Chapitre 2.- L'organisation du contrôle technique

Art. 3.

(1) Le contrôle technique des véhicules routiers porte sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire de leurs organes et éléments mentionnés à l'annexe II ainsi que sur leur équipement et leur conformité réglementaires sur le plan technique et environnemental.

Le contrôle technique porte également sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat des équipements, organes et éléments accessoires dont le véhicule contrôlé est, le cas échéant, muni.

Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues à

l'annexe II. Le ministre peut spécifier les modalités d'application des dispositions de l'annexe II et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.

(2) Le contrôle technique complémentaire, effectué après la réparation ou la remise en conformité d'un véhicule devenue nécessaire suite à un contrôle antérieur faisant état d'une ou de plusieurs défectuosités ou non-conformités critiques ou majeures, porte essentiellement sur ces défectuosités et non-conformités, lorsqu'il a lieu au cours des quatre semaines de validité du certificat émis lors de ce contrôle. Il en est de même du contrôle technique complémentaire qui a lieu dans les conditions de l'alinéa 2 du point 3. de l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955.

Art. 4.

Les points techniques à vérifier en vertu de l'annexe II sont contrôlés sur les installations et au moyen des équipements prévus à l'article 1er.

Les véhicules routiers doivent être présentés au contrôle technique dans un état de propreté satisfaisant et avec une charge effective ne dépassant pas soit 50 pour cent de leur charge utile maximale soit 12.000 kg, la plus grande de ces deux valeurs étant déterminante.

Art. 5.

Tout véhicule routier accédant aux installations de contrôle technique doit être assuré contre la responsabilité civile conformément à la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Art. 6.

Dans l'intérêt d'une exécution conforme du contrôle technique, les inspecteurs de contrôle technique sont autorisés à conduire les véhicules routiers présentés et à se faire exhiber les documents de bord de ceux-ci ainsi que tous autres documents requis aux fins de la réception et du contrôle technique. L'omission de présenter les documents de bord demandés autorise l'organisme de contrôle technique à refuser l'accès au centre de contrôle technique.

Chapitre 3.- Le certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique

Art. 7.

Pour être admis à participer à la formation de base en vue de la qualification d'inspecteur de contrôle technique, le candidat doit être titulaire:

a) d'un brevet de maîtrise de mécanicien automobile ou
b) d'un diplôme d'aptitude professionnelle (DAP) de mécanicien automobile ou d'un diplôme de technicien mécatronique et prouver qu'il a au moins trois ans d'expérience professionnelle dans le domaine de la mécanique automobile.

Tout autre diplôme ou certificat doit être soumis au ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions qui décidera de l'admission.

Cette formation de base se compose d'un volet théorique et d'un volet pratique. Elle porte sur les points visés à l'annexe III.

La fréquentation des cours est obligatoire. Le candidat absent sans motivation à un cinquième des cours est écarté d'office de l'examen pour la session en cours par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

Toutefois, sur présentation de pièces justificatives par le candidat, le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions peut accorder une dispense partielle ou totale de la formation de base voire de la fréquentation des cours.

Art. 8.

(1) A l'issue de la formation de base, les candidats sont soumis à un examen qui comprend une partie théorique et une partie pratique portant sur les points visés à l'annexe III.

(2) La décision de réussite se fonde sur le bilan de l'examen, qui se compose des notes de chacune des matières. Est considérée comme note suffisante, toute note supérieure ou égale à 30 points sur un maximum de 60 points.

A réussi à l'examen, le candidat qui a obtenu une note suffisante dans chacune des matières.

A échoué à l'examen, le candidat qui a obtenu plus de deux notes insuffisantes et le candidat qui a obtenu une note insuffisante inférieure à 20 points.

Le candidat qui a obtenu une ou deux notes insuffisantes supérieures ou égales à 20 points, est autorisé à se soumettre à des épreuves supplémentaires portant sur la ou les matières dans laquelle il a obtenu une note insuffisante. Pour se soumettre aux épreuves supplémentaires, la condition dont question à l'alinéa 4 de l'article 7 n'est pas requise.

Si le candidat a échoué à l'examen ou n'a pas réussi aux épreuves supplémentaires, il doit se soumettre à un nouvel examen portant sur l'ensemble des matières. Pour être réadmis à l'examen lors d'une prochaine session, la condition dont question au quatrième alinéa de l'article 7 est requise.

En cas d'un nouvel échec, une réadmission à l'examen n'est plus possible.

(3) En cas de réussite à l'examen, un certificat de qualification est délivré au candidat par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, sur le vu d'un procès-verbal de la commission d'examen dont question à l'article 9. Il contient au moins les informations suivantes:

– identification du candidat (prénom, nom);
– catégories de véhicules que le candidat est autorisé à contrôler;
– nom de l'autorité qui délivre le certificat;
– date de délivrance.

Art. 9.

La commission d'examen instituée en vertu de l'article 4quater de la loi précitée du 14 février 1955 a pour mission d'élaborer des propositions pour les plans d'études dans le cadre de la formation de base, comportant les programmes et les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Ladite commission a également comme attributions:

1. d'émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à la formation de base;
2. d'émettre un avis quant aux dispenses visées à l'article 7;
3. d'émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen;
4. d'établir un procès-verbal d'examen, à remettre au ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, en vue de la délivrance des certificats de qualification d'inspecteur de contrôle technique.

Le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions nomme les membres et les membres suppléants de la commission d'examen et arrête les plans d'études, les programmes, les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

La Commission d'examen se compose de trois membres dont un est nommé sur proposition du ministre.

A chaque membre effectif de la commission d'examen est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La commission d'examen est assistée par un secrétaire. Elle peut s'adjoindre des experts à titre consultatif.

La présidence de la commission d'examen est assurée par un des deux représentants du ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La commission d'examen délibère valablement si les trois membres sont présents. Les membres de la commission d'examen ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les attributions de la commission dont question à l'alinéa 2, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré ou leur partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats, sont concernés.

Art. 10.

Les inspecteurs de contrôle technique doivent suivre annuellement une formation continue.

Cette formation continue, qui est organisée par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, a pour objectif d'entretenir et de rafraîchir les connaissances et compétences nécessaires des inspecteurs concernant les points visés à l'annexe III. Les durées et les contenus sont arrêtés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions sur proposition de la commission d'examen instituée en vertu de l'article 4quater de la loi précitée du 14 février 1955.

L'organisme de contrôle technique prend les mesures nécessaires pour que ses inspecteurs de contrôle technique répondent aux conditions de formation continue précitées et tient, pour chaque inspecteur, un dossier comprenant les pièces justificatives, attestant la participation de l'inspecteur à la formation continue.

Chapitre 4.- Le certificat de contrôle technique

Art. 11.

Le certificat délivré suite à un contrôle technique est conforme au modèle reproduit à l'annexe IV.

Le papier utilisé à ces fins doit être protégé contre la falsification moyennant un filigrane représentant le logo commercial ou la marque figurative de l'organisme de contrôle technique.

Art. 12.

L'organisme de contrôle technique est tenu de saisir et d'archiver la marque d'identification des inspecteurs ayant procédé au contrôle technique ainsi que les données et valeurs relevées ou mesurées lors de ce contrôle. Ce traitement doit être conforme à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Chapitre 5.- Le contrôle technique routier

Art. 13.

(1) Les opérations relatives au contrôle technique routier sont effectuées par les inspecteurs du ou des organismes de contrôle technique que le ministre a désignés à cet effet. Ces inspecteurs doivent être titulaires de l'agrément ministériel, en cours de validité, prévu à l'article 4quater de la loi précitée du 14 février 1955 et être assermentés.

L'entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par

route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier, et le conducteur de celui-ci doivent coopérer avec les inspecteurs et leur donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.

(2) En vue de l'organisation des opérations du contrôle technique routier, les conducteurs doivent obtempérer aux injonctions qui leur sont données dans ce sens par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, conformément aux modalités de l'article 115 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Dans les mêmes conditions, ces fonctionnaires sont autorisés à se faire exhiber les documents de bord du véhicule contrôlé et à soumettre ceux-ci aux inspecteurs de contrôle.

Art. 14.

Les inspecteurs sélectionnent dans la mesure du possible les véhicules à soumettre à un contrôle technique routier initial selon l'ordre de priorité suivant:

1) les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé conformément au règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil;
2) les véhicules présentant un risque perceptible pour la sécurité routière ou pour l'environnement;
3) les autres véhicules sélectionnés de manière aléatoire sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Art. 15.

(1) Les véhicules sélectionnés conformément à l'article 14 font l'objet d'un contrôle technique routier initial.

Lors de chaque contrôle technique routier initial, l'inspecteur de contrôle technique:

a) vérifie le dernier certificat de contrôle technique et le dernier rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, conservés à bord;
b) procède à une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule;
c) peut procéder à des vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée. Ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défectuosités ou non-conformités sans délais conformément à l'article 4bis, paragraphe 6 de la loi précitée du 14 février 1955.

Si une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, l'inspecteur de contrôle technique vérifie si elles ont ou non été corrigées.

(2) En fonction du résultat du contrôle initial, l'inspecteur de contrôle technique décide si le véhicule ou sa remorque doit être soumis à un contrôle routier approfondi.

(3) Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe II jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues et du châssis, ainsi que des nuisances, selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points.

(4) Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe II a fait l'objet au cours des trois derniers mois d'un contrôle en application de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques ou de la directive 2014/47/EU du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, l'inspecteur de contrôle technique ne vérifie pas ce point, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une défectuosité ou d'une non-conformité manifeste.

Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues à l'annexe II. Le ministre peut spécifier les modalités d'application des dispositions de l'annexe II et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.

Art. 16.

(1) L'organisme de contrôle visé à l'article 13 pourvoit à l'équipement nécessaire pour permettre l'exécution des opérations du contrôle technique routier en conformité avec les dispositions de l'article 15.

Cet équipement doit comporter tous les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule comme exigé.

(2) Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés:

– à l'aide d'une unité de contrôle mobile qui consiste en un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis,

– dans une installation de contrôle routier désignée, qui consiste en un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent ou

– dans un centre de contrôle technique.

Lorsque les contrôles approfondis doivent être effectués dans un centre de contrôle ou une installation de contrôle routier désignée, ils le sont dans les plus brefs délais dans l'un des centres ou l'une des installations disponibles les plus proches.

Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule comme exigé. Lorsque les unités de contrôle mobiles ou les installations de contrôle routier désignées ne comportent pas les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers un centre ou une installation de contrôle où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Art. 17.

(1) Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont communiquées au ministre:

a) le pays d'immatriculation du véhicule;

b) la catégorie du véhicule;

c) le résultat du contrôle technique routier initial.

Le contrôle technique routier approfondi d'un véhicule donne lieu à l'établissement d'un rapport de contrôle routier conforme au modèle reproduit à l'annexe V. Les défectuosités et les non-conformités constatées lors de ce contrôle sont inscrites sur le rapport.

Le rapport est établi en double exemplaire dont l'original est remis au conducteur du véhicule contrôlé et dont la copie est archivée par l'organisme de contrôle technique.

(2) L'organisme de contrôle technique établit en outre des relevés des contrôles techniques routiers effectués et des résultats afférents, qu'il transmet trimestriellement au ministre et à la commission de coordination instituée en vertu du règlement grand-ducal précité du 12 août 2008.

Le ministre conserve ces informations, dans le respect de la législation applicable à la protection des données, pour une durée de trois ans à compter de la date de leur réception.

(3) Le tarif unitaire que l'organisme de contrôle technique est en droit de percevoir du conducteur conformément à l'alinéa 6 du paragraphe 6 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 est fixé, hors taxe sur la valeur ajoutée, en fonction du nombre d'essieux du véhicule comme suit:

1.	Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 2 essieux	22 euros
2.	Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 3 essieux	30 euros.

Pour les véhicules ayant plus de 3 essieux, le tarif sous 2. est augmenté de 8 euros par essieu supplémentaire.

Les tarifs prévus ci-avant correspondent au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Les tarifs des opérations de contrôle technique routier des véhicules ne présentant aucune défectuosité ou non-conformité critique ou majeure et qui sont à charge de l'Etat sont arrêtés par voie de contrat de gestion à conclure entre l'Etat et l'organisme de contrôle technique désigné en vertu de l'article 13.

Chapitre 6.- Les conditions à respecter par les organismes de contrôle technique

Art. 18.

Le système d'assurance qualité dont doit justifier tout organisme de contrôle technique requiert son accréditation selon la norme ISO-CEI 17020.

Pour ce qui est de l'indépendance de l'organisme, l'accréditation a lieu sur base de l'annexe A de cette norme.

Par ailleurs, l'organisme de contrôle est tenu de soumettre à ses clients, suivant une méthode statistique adéquate, un questionnaire aux fins d'une évaluation par les clients des modalités et de la qualité des services dispensés par lui. Par ailleurs il effectue régulièrement et au moins une fois par an une synthèse des réponses reçues qu'il communique au ministre. Celui-ci peut faire vérifier sur place l'exactitude des données fournies; à ces fins l'organisme de contrôle doit garder pendant au moins deux ans l'ensemble des questionnaires remplis par ses clients.

Art. 19.

Les organismes de contrôle technique sont tenus d'informer le ministre des tarifs appliqués ainsi que de toute modification qu'ils y apportent.

Ils doivent publier les tarifs appliqués sur leur site Internet et en assurer l'affichage dans le ou les centres de contrôle exploités, à un endroit visible situé en amont de l'accès aux postes de contrôle technique.

Art. 20.

La mise à disposition par l'organisme de contrôle technique de ses inspecteurs à un tiers, dont question au paragraphe 7 de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, fait l'objet d'une convention signée entre l'organisme de contrôle technique et le tiers et dont le modèle-type est arrêté à l'annexe VI.

(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)

«Cette mise à disposition est facturée au tiers sur base d'un prix forfaitaire, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 5,69 euros par inspecteur et par demi-heure entamée, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Ce tarif est calculé à partir de l'heure d'arrivée de l'inspecteur de contrôle technique à l'atelier du tiers jusqu'à l'heure de départ.»

Chapitre 7.- La commission du contrôle technique

Art. 21.

(1) La commission du contrôle technique instituée en vertu de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, a pour mission d'instruire les demandes en vue de l'obtention ou de la modification de l'agrément comme organisme de contrôle technique et d'émettre un avis motivé au ministre.

Ladite commission a également comme attributions:

1. de vérifier si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément comme organisme de contrôle technique sont remplies;
2. d'instruire les dossiers en relation avec les recours introduits contre une décision d'un organisme de contrôle technique;
3. d'effectuer les enquêtes administratives en vue d'une décision ministérielle de suspension ou de retrait de l'agrément comme organisme de contrôle technique;
4. d'instruire les dossiers et d'émettre un avis en vue d'une décision ministérielle de retrait, de limitation de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi ou de renouvellement de l'agrément comme inspecteur de contrôle technique.

(2) Dans le cadre des attributions dont question au point 4. de l'alinéa 2 du paragraphe 1er, la commission a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre les intéressés dans leurs explications et moyens de défense, de dresser un procès-verbal et d'émettre un avis motivé au ministre.

A ces fins, le ministre adresse quinze jours au moins avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter.

Si l'intéressé ne comparaît pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la commission procède par défaut.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

L'arrêté ministériel portant décision du ministre est communiqué à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, avec avis de réception.

En cas de retrait de l'agrément comme inspecteur de contrôle technique, l'intéressé doit restituer son agrément au ministre. L'arrêté ministériel de retrait de l'agrément devient effectif le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, l'arrêté ministériel lui est notifié par la Police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son agrément aux membres de la Police grand-ducale, chargés de l'exécution de l'arrêté ministériel qui devient effectif le jour de la notification.

Si l'arrêté ministériel porte limitation de la durée de validité de l'agrément, l'intéressé est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur son agrément endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre recommandée. L'arrêté ministériel devient effectif respectivement le jour de l'inscription de la mention restrictive ou, à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, l'arrêté ministériel lui est notifié par la Police grand-ducale dans les conditions de l'alinéa 6. Il devient effectif au jour de cette notification.

(3) Le ministre nomme les membres de la commission du contrôle technique.

La commission se compose:

– d'un représentant du ministre;
– d'un représentant proposé par le ministre ayant l'Economie dans ses attributions;
– d'un représentant proposé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
– d'un représentant proposé par la confédération luxembourgeoise du commerce;
– d'un représentant proposé par la fédération des artisans.

Dans le cadre des attributions dont question au point 4 de l'alinéa 2 du paragraphe 1er, la commission se compose exclusivement des membres représentant respectivement le ministre et le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

A chaque membre effectif de la commission est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La commission est assistée par un secrétaire. Dans le cadre des missions lui conférées, elle peut s'entourer de toutes les pièces et informations requises et peut s'adjoindre des experts à titre consultatif.

La présidence de la commission est assurée par le représentant du ministre.

La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents. Les membres de la commission ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les missions et attributions de la commission dont question au paragraphe 1er, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré ou leur partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats, sont concernés.

(4) Conformément aux paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, les frais relatifs à l'instruction des dossiers sont fixés comme suit:

1.	Délivrance d'un agrément comme organisme de contrôle technique	7.500 euros
2.	Modification d'un agrément	1.500 euros
3.	Vérification des conditions d'un agrément	3.000 euros.

Les frais d'éventuels experts ne sont pas compris dans les tarifs sous 1., 2., et 3.

Chapitre 8.- Dispositions finales

Art. 22.

Les définitions et les catégorisations reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 s'appliquent au présent règlement.

Art. 23.

Le règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 précité est modifié comme suit:

(1) A l'article 6, le dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

«La Commission coordonne en outre l'organisation d'un nombre suffisant de contrôles techniques routiers de manière à atteindre l'objectif visé à l'article 5 de la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE, qui sont effectués dans le respect des dispositions prévues à l'article 14 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises concernées. Chaque année, elle assure également la coordination avec des organismes équivalents dans les autres Etats membres concernés en vue de l'organisation régulière d'activités de contrôle technique routier concertées. Ces activités peuvent être combinées avec celles prévues à l'article 2, paragraphe (6).»

(2) L'article 7 est remplacé par le libellé suivant:

«La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 6 en vue de la transmission à la Commission européenne des informations prévues à l'article 17, paragraphe 1er, du règlement (CE) n° 561/2006 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, ainsi que celles qui lui sont communiquées en application de l'article 17 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité.

Les statistiques relevant de l'article 17, paragraphe 1er, du règlement (CE) n° 561/2006 précité doivent respecter les formes prescrites par l'article 3 de la directive 2006/22/CE précitée.

La transmission à la Commission européenne des informations en application de l'article 17 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité respecte les formes prescrites à l'article 20 de la directive 2014/47/UE précité.

Lorsque des défectuosités ou non-conformités majeures ou critiques ou des défectuosités ou non-conformités entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé au Luxembourg, la Commission notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle technique routier énumérés à l'annexe V du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité et est transmise de préférence, à compter du 20 mai 2018, au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil. A la demande du ministre ayant les transports dans ses attributions, la Commission invite l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire de son point de contact, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule. Il en va de même lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne.

Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg et que la Commission en est informée par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été soumis à un contrôle technique routier, elle avertit le ministre ayant les Transports dans ses attributions des mesures de suivi qui ont été demandées par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été contrôlé. Elle tient informé ledit point de contact des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou détenteur du véhicule concerné.

D'une manière générale, la Commission assure les échanges d'informations et assiste les points de contact des autres Etats membres désignés en vertu de l'article 17 de la directive 2014/47/UE précité.»

(3) A l'article 8, les termes «de la Société Nationale de Contrôle Technique» sont remplacés par «du ou des organismes de contrôle technique désignés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions à effectuer des opérations de contrôle technique routier».

(4) Un nouvel article 12bis est inséré derrière l'article 12 avec le libellé suivant:

«(1) A compter du 20 mai 2018, le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de l'article 11 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des défectuosités ou non-conformités décrites à l'annexe II du règlement grand-ducal 26 janvier 2016 précité et constatées sur les véhicules visés à l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, paragraphe 6, alinéa 1, points a), b) et c) et exploités par des entreprises.

Ces données sont introduites dans le système par l'organisme de contrôle technique ayant procédé aux opérations de contrôle technique routier.

(2) La détermination du niveau de risque que présente une entreprise se fonde sur les paramètres suivants:

– nombre de défectuosités ou non-conformités,
– gravité des défectuosités ou non-conformités,
– nombre de contrôles techniques routiers,
– facteur temps.

1) Les défectuosités ou non-conformités sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants:
   – défectuosité ou non-conformité critique = 40
   – défectuosité ou non-conformité majeure = 10
   – défectuosité ou non-conformité mineure = 1.
2) On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défectuosités ou non-conformités) plus «anciens» par rapport aux résultats (défectuosités ou non-conformités) plus «récents»:
   – année 1 = 12 derniers mois = facteur 3
   – année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2
   – année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1.

   Cette pondération sert uniquement à la détermination de la classification globale par niveau de risque.
3) La classification par niveau de risque est déterminée selon les formules suivantes:
   a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

dans laquelle:

RR = niveau de risque global

I = nombre total de défectuosités ou non-conformités pour l'année 1, 2, 3

D_{Y1} = (#DD x 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) pour l'année 1

#... = nombre de …

DD = défectuosités ou non-conformités critiques

MaD = défectuosités ou non-conformités majeures

MiD = défectuosités ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

dans laquelle:

AR = niveau de risque annuel

#... = nombre de …

DD = défectuosités ou non-conformités critiques

MaD = défectuosités ou non-conformités majeures

MiD = défectuosités ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers

Le risque annuel permet d'apprécier l'évolution d'une entreprise au fil des ans.

La classification globale des entreprises (véhicules) par niveau de risque doit être effectuée de façon à parvenir à la répartition suivante des entreprises (véhicules) recensées:

– <30% risque faible
– 30% - 80% risque moyen
– >80% risque élevé.»

Art. 24.

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

Art. 25.

La référence au présent règlement se fait sous la forme suivante: «règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers».

Art. 26.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Economie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

———

ANNEXE I

EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS DU CONTRÔLE TECHNIQUE

I. Installations et équipements

Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicule routier à contrôler décrites dans le tableau I.

Les installations et les équipements comprennent au moins:

1) l'espace adéquat pour l'évaluation des véhicules, dans le respect des exigences de santé et de sécurité;
2) une allée suffisamment spacieuse pour chaque essai, une fosse ou un pont de levage et, pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, un dispositif de levage du véhicule par l'un des essieux suffisamment éclairé et, le cas échéant, aéré;
3) pour le contrôle de tout véhicule, un banc d'essai de freinage à rouleaux capable de mesurer, afficher et enregistrer les forces de freinage et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatiques, conformément à l'annexe A de la norme ISO 21069-1 consacrée aux exigences techniques des bancs d'essai de freinage à rouleaux ou à des normes équivalentes;
4) pour le contrôle des véhicules ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes, un banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage, l'effort à la pédale et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatique, ni de les afficher;

   ou

   un banc d'essai de freinage à plateau équivalent au banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage et l'effort à la pédale ni d'afficher la pression pneumatique des systèmes de freinage pneumatiques;
5) un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde;
6) une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques tels que les manomètres, les connexions et les flexibles;
7) un instrument de mesure de la charge supportée par les essieux/les roues (éventuellement pour mesurer la charge supportée par deux roues, tel que des plateformes pèse-roue et des plateformes pèse-essieu);
8) un dispositif permettant d'essayer la suspension des essieux (détecteur de jeu dans les roues) sans lever les essieux, respectant les exigences suivantes:
   a) le dispositif doit être équipé d'au moins deux plateaux motorisés pouvant se mouvoir en sens opposés selon l'axe longitudinal et selon l'axe transversal;
   b) le mouvement des plateaux doit pouvoir être commandé par l'opérateur à partir de sa position;
   c) pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, les plateaux respectent les exigences techniques suivantes:

– mouvement longitudinal et transversal d'au moins 95 mm,
– vitesse de mouvement longitudinal et transversal comprise entre 5 cm/s et 15 cm/s;

9) un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré;
10) un analyseur de quatre gaz conformément à la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure;
11) un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision;
12) un dispositif permettant de tester le réglage des phares conformément aux dispositions correspondantes de la directive 76/756/CEE, la limite lumière/obscurité devant être facilement reconnaissable à la lueur du jour (sans lumière directe provenant du soleil);
13) un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus;
14) à partir du 20 mai 2023, un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD;
15) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL.

Tous les dispositifs susmentionnés peuvent être combinés en un seul dispositif, à condition que cela n'affecte pas la précision de chacun d'entre eux.

II. Étalonnage des équipements de mesure

Sauf dispositions contraires dans la législation de l'Union européenne applicable, l'intervalle entre deux étalonnages ne peut dépasser

i. 24 mois pour la mesure du poids, de la pression et du niveau sonore,
ii. 24 mois pour la mesure des forces,
iii. 12 mois pour la mesure des émissions gazeuses.

TABLEAU I[1]

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																		
Véhicules	Catégorie			Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I														
	Masse maximale autorisée			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocycles			1															
		L1e	E	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	E	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	E	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	E	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	E	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	E	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Véhicules destinés au transport de personnes																		
	MAX. 3 500 KG	M_1,M_2	E	X	X		X					X	X		X	X	X	X
	MAX. 3 500 KG	M_1,M_2	D	X	X		X					X		X	X	X	X	
	› 3500 KG	M_2,M_3	E	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X
	› 3500 KG	M_2,M_3	D	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X	

TABLEAU I[1]

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																		
Véhicules	Catégorie			Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I														
	Masse maximale autorisée			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Véhicules destinés au transport de marchandises																		
	Max. 3 500 kg	N_1	E	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Max. 3 500 kg	N_1	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	› 3500 kg	N_2, N_3	E	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	› 3500 kg	N_2, N_3	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N, T5																		
	Max. 3 500 kg	N_1	E	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Max. 3 500 kg	N_1	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	› 3500 kg	N_2, N_3, T_5	E	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	› 3500 kg	N_2, N_3, T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Remorques	Max. 750 kg	O1		x												x		
	› 750 à 3500 kg	O_2		x	x		x									x		
	› 3500 kg	O_3, O_4		x	x	x			X	X	X					X		

(1) Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont incluses à titre indicatif.

[1] E: essence (allumage commandé); D ... diesel (allumage par compression).

(Règl. g.-d. du 30 août 2016)

«ANNEXE II

1. Contrôle technique

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE

1. GÉNÉRALITÉS

La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler; elle expose en détail les méthodes de contrôle à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte sur les points énumérés au point 3 ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé conformément à la législation applicable en nature de contrôle technique. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées par tout autre moyen approprié. Les normes de sécurité et de protection de l'environnement doivent être respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-dessous est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique.

Les «causes de la défectuosité» ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié sans utiliser d'équipement.

2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre les domaines suivants:

0. identification du véhicule;
1. équipements de freinage;
2. direction;
3. visibilité;
4. éclairage et éléments du circuit électrique;
5. essieux, roues, pneumatiques, suspension;
6. châssis et accessoires du châssis;
7. équipements divers;
8. nuisances;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M 2 et M 3.

3. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DÉFAILLANCES DES VÉHICULES

Le contrôle doit porter sur les points suivants et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau suivant.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défectuosités est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, au cas par cas.

Les défectuosités qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE						
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences[(1)])	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X		
		b) Inscription manquante ou illisible		X		
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X		
		a/L) Dimension plaque non conforme à la législation, sauf inscription dans le certificat d'immatriculation		X		
		b/L) Couleur plaque non conforme à la législation		X		
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.		X		
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X		
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X(*)			
L.0.1 Signe distinctif « L » ancien modèle	Contrôle visuel	fait défaut/non-réglementaire/état	X(*)			
L.0.2 Plaque d'identification du constructeur	Contrôle visuel	a) Plaquette manquante ou introuvable		X		
		b) Incomplet ou illisible	X			
		c) Emplacement ou inscriptions ne correspondent pas aux COC du véhicule ou aux régistres		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.3. Disque Taxi	Contrôle visuel	a) Mal fixé	X			Taxis disposant d'une autorisation d'exploitation communale ou ministérielle pour l'aéroport de Luxembourg conformément à la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services des taxis et n'ayant pas encore effectué l'échange d'autorisation dans le cadre de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis. Point de contrôle abrogé à partir du 1.3.2017
		b) Non conforme		X		
		c) Fait défaut		X		
		d) Présence non autorisée (Absence d'une autorisation communale ou ministérielle)		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.4. Affichage et équipements pour véhicule de location avec chauffeur	Contrôle visuel	a) Mal fixée	X			
		b) Non conforme		X		
		c) Fait défaut		X		
		d) Présence non autorisée		X		
L.0.5 Equipement	Contrôle visuel	Le véhicule ou l'équipement ne répond pas aux exigences nationales sans influence sur la sécurité ; avec influence sur la sécurité.	X	 X		
L.0.6. Assurance	Contrôle visuel	Défaut d'assurance valable	Contrôle technique refusé			
L.0.7. Taxe sur les véhicules automoteurs	Contrôle visuel	Défaut d'une preuve de payement de la taxe sur les véhicules automoteurs	Contrôle technique refusé			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.8 Licence d'exploitation de taxi	Contrôle visuel	Défaut de licence d'exploitation de taxi valable	Contrôle technique refusé			Point de contrôle applicable à partir du 1er septembre 2016 pour tous les taxis ayant effectué l'échange d'autorisation dans le cadre de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et tous taxis nouvellement immatriculés. Applicable à partir du 1er mars 2017 pour tous les taxis

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.9 Autorisation d'exploitation de taxi communale ou ministérielle (pour l'aéroport de Luxembourg) pour les taxis qui ne disposent pas de licence d'exploitation.	Contrôle visuel	Défaut d'une autorisation d'exploitation de taxi communale ou ministérielle (pour l'aéroport de Luxembourg) valable	Contrôle technique refusé			Point de contrôle applicable à partir du 1er septembre 2016 pour tous les taxis ayant effectué l'échange d'autorisation dans le cadre de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et tous taxis nouvellement immatriculés. Applicable à partir du 1er mars 2017 pour tous les taxis

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.10 Carnet de métrologie	Contrôle visuel	a) Non conforme		X		Point de contrôle applicable à partir du 1er septembre 2017 pour tous les taxis avec une licence d'exploitation de taxi valable
		b) Numéro du scellement ne correspond pas aux données du scellement du taximètre ou du carnet métrologique		X		
		c) Fait défaut		X		
L.0.11 Plaque-zone-taxi/plaque-communale	Contrôle visuel	a) Mal fixée	X			
		b) Fait défaut		X		
		c) Non conforme			X	
L.0.12 Tableau-taxi	Contrôle visuel	a) Mal fixé	X			
		b) Fait défaut		X		
		c) Non conforme			X	
L.0.13 Affiche des tarifs	Contrôle visuel	a) Mal fixée	X			
		b) Fait défaut		X		
		c) Non conforme			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE						
1.1. État mécanique et fonctionnement						
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X		
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X		
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X		
		b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X	 X		
		c) Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.		X		
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété au moins quatre actionnements après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). Au moins deux actionnements de freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").		X	 X	
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences [(1)].		X		
		c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X		
		d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X		
		Performances du frein de secours insuffisantes.			X	
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X			
		Faible pression non détectable.		X		
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X		
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X		
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X		
		d) Mauvais fonctionnement.		X		
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.		X		
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.	X			
		Usure excessive.		X		
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X		
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X		
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive		X		
		Fonctionnalité réduite.			X	
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X			
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X		
		d) Fuite ou perte de liquide hydraulique.		X		
		Fonctionnalité réduite.			X	
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X			
		Fonctionnalité réduite.		X		
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X			
		Fonctionnalité réduite.		X		
		c) Étanchéité insuffisante.		X		
		Fonctionnalité réduite.			X	
		d) Ne fonctionnent pas correctement.		X		
		Fonctionnement du frein affecté.			X	
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X			
		Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X	 X		
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X		
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	 X	
		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	 X	
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	 X	
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	 X	 X	
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X			
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X			
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X	
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques).		X		
		Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X	
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X		
		Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X	
		d) Conduites mal placées	X			
		Risques d'endommagement.		X		
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X	
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X			
		Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X		
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques).		X		
		Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X		
		Câble altéré.			X	
		e) Flexibles poreux.		X		
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum atteinte)		X		
		Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum non visible)			X	
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X		
		Performances de freinage réduites.			X	
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X	
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	a) Disque ou tambour usé.		X		
		Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X	
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X		
		Performances de freinage réduites.			X	
		c) Absence de tambour ou de disque.			X	
		d) Plateau mal fixé.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.		X	 X	
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément Performances de freinage réduites.		X	 X	
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X		
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X		
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X		
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X		
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	 X	
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	 X	
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	 X	
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	 X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X 	 X	
		f) Capuchon anti-poussière endommagé. Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.	X 	 X	 	
		a/L) Entrave du mouvement du système de freinage Entrave exessive du mouvement du système de freinage	X 	 X	 	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.		X		
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X		
		c) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne) Valve grippée ou inopérante.		X 	 X	
		d) Valve manquante. (si requise)			X	
		e) Plaque signalétique manquante.	X			
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences [(1)].	X			
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X		
		b) Levier défectueux.		X		
		c) Mauvais montage ou remontage.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	 X		
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X		
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X	
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites		X	 X	
		b) Fuite d'air ou d'antigel Fonctionnalité du système réduite.	X	 X		
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X		
		d) Modification dangereuse d'un élément [3] Performances de freinage réduites		X	 X	
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X		
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X	 X		
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.2 Performances et efficacité du frein de service						
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X		
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X	
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70% de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X		
		Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.			X	
		c) Freinage non modérable (broutement).		X		
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X		
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.2.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes[1]: 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012: – catégorie M_1: 58 % – catégories M_2 et M_3: 50 % – catégorié N_1: 50 % – catégories N_2 et N_3: 50 % – catégories O_2, O_3 et O_4 - pour les semi-remorques: 45%[2] - pour les semi-remorques plateaux: 50% 2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012: – catégories M_1, M_2 et M_3: 50%[3] – catégorie N_1: 45% – catégories N_2 et N_3: 43%[4] – catégories O_2, O_3 et O_4: 40%[5] 3. Autres catégories – catégories L (les deux freins ensemble): – catégorie L1e: 42 % – catégories L2e, L6e: 40 % – catégorie L3e: 50 % – catégorie L4e: 46 % catégories L5e, L7e: 44 % catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule.		X X X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.			X	
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)						
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X		
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X	
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X		
		Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.			X	
		c) Freinage non modérable (broutement).		X		
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 %[6] de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.		X		
		Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.			X	
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement						
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.		X		
		Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2. sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X	
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne..	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement).		X		
		b) Le système ne fonctionne pas.		X		
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X		
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X		
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X		
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	 X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2. DIRECTION						
2.1. État mécanique						
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X		
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	 X	
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	 X	
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	 X	
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X	 X		
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	 X	
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	 X	
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	 X	
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	 X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation		X 	 X	
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X 	 X	
		c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X 	 X	
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X		
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X		
		f) Modification présentant un risque [3]. Fonctionnement affecté.		X 	 X	
		g) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X 	 X		
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X		
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X		
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).	X			
		Réservoir insuffisant.		X		
		c) Mécanisme inopérant.		X		
		Direction touchée.			X	
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X		
		Direction touchée.			X	
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X		
		Direction touchée.			X	
		f) Modification présentant un risque [3].		X		
		Direction touchée.			X	
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X		
		Direction touchée.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2.2. Volant, colonne et guidon						
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X 	 X	
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X 	 X	
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X 	 X	
2.2.2 Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X		
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X		
		c) Raccord souple détérioré.		X		
		d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X 	 X	
		e) Modification présentant un risque[3]			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2.3.Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple, mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences[1]).		X		
		Sécurité de la direction compromise.			X	
2.4. Parallélisme (X) [2]	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile[1].	X			
		Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.		X		
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé.		X		
		Élément fortement endommagé ou fissuré.			X	
		b) Jeu excessif.		X		
		Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.			X	
		c) Mauvaise fixation.		X		
		Fixations gravement affectées.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X		
		b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée.		X	 X	
		c) L'assistance ne fonctionne pas.		X		
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
3. VISIBILITÉ						
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale. (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)	X(*)			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)	X			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences(1), (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).	X(*)			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X		
		Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.			X	
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences(1). (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles)		X		
		Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X			
		Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.		X		
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X		
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. ou non conforme aux exigences[1].		X		
		b) Balai d'essuie-glace défectueux.	X			
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X		
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X(*)			
		Lave-glace inopérant.		X		
3.6. Système de désembuage (X) [2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE						
4.1. Phares						
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. (Lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas)	X			
		Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X		
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X(*)			
		Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X		
		c) Mauvaise fixation du feu.		X		
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences (1).		X		
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1) (nombre de feux allumés en même temps).	X			
		Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.1.4. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X		
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X		
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X		
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.		X		
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant.	X(*)			
		Si lampes à décharge gazeuse.		X		
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour						
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X		
		b) Glace défectueuse.		X		
		c) Mauvaise fixation du feu.	X(*)			
		Très grand risque de chute.		X		
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].		X		
		Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.2.3. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)]. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	 X		
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	 X		
4.3. Feux stop						
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X(*)	 X	 X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X(*)	 X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)	 X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)]. Fonctionnement retardé. Totalement inopérante.	X	X	X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
		d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X		
4.3.3. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)]. Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X		
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse						
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X(*)	X		
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X(*)	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Totalement inopérante.	X	 X		
4.4.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X		
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences[1] (plus de 25 % de différence).	X			
4.5. Feux de brouillard avant et arrière						
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X(*)	 X		
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X(*)	 X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X(*)	 X		
4.5.2. Réglage (X)[2]	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X(*)	 X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Totalement inopérant.	X	 X		
4.5.4. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X		
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].		X		
4.6. Feu de marche arrière						
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X			
		b) Glace défectueuse.	X(*)			
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)	 X		
4.6.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X		
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].		X		
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	 X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière						
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X			
		b) Source lumineuse défectueuse. (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).	X(*)	 X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)	 X		
4.7.2. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)].	X			
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière						
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché.	X(*)	 X		
		b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.	X(*)	 X		
4.8.2. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences[(1)]. Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	 X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.4.8.1 Signalisation du plateau élévateur	Contrôle visuel	a) Nombre insuffisant (feux, cônes ou drapeaux de signalisation) ne créant pas de risque	X			
		Nombre insuffisant créant un risque		X		
		Fait défaut		X		
		b) Non conforme		X		
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage						
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.	X(*)			
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.		X		
4.9.2. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences[(1)].	X			
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes.	X			
		Douille mal attachée.		X		
		b) Isolation endommagée ou détériorée.	X			
		Risque de court-circuit.		X		
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.		X		
		Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.4.10 Phares et panneaux d'affichage spéciaux						
L.4.10.1 Phare(s) mobile(s) AV/AR	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux. (pas d'influence sur la lumière émise).	X(*)			
		Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X		
		Verre fait défaut		X		
		b) Mauvaise fixation du feu.	X			
		Très grand risque de chute.		X		
		c) Nombre de feux incorrect		X		
		d) Hors fonctionnement		X		
		e) Couleur non conforme		X		
		f) Branchement ne correspond pas à la règlementation		X		
		g) Présence non autorisée		X		
L.4.10.2 Gyrophares (Feux clignotants et autres signalisations lumineuses)	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux. (pas d'influence sur la lumière émise).	X			
		Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X		
		Verre fait défaut		X		
		b) Un feu de plusieurs hors service	X			
		Tous les feux sur le nombre total des feux hors service		X		
		c) Présence non autorisée		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Couleur non conforme		X		
L.4.10.3 Panneau lumineux Taxi	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux (pas d'influence sur la lumière émise).	X			
		Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X		
		Panneau lumineux fait défaut		X		
		b) Couleur non conforme		X		
		c) Verre ou panneau non conforme		X		
		d) Feu hors fonctionnement		X		
L4.10.4 Panneau lumineux auto-école	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux (pas d'influence sur la lumière émise).	X			
		Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X		
		Panneau lumineux fait défaut		X		
		b) Feu hors service		X		
		c) Présence non autorisée		X		
		d) Couleur du verre ou du panneau non conforme		X		
		e) Branchement ne correspond pas à la règlementation		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage.	X(*)			
		Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.		X		
		Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X	
		b) Câblage légèrement détérioré.	X			
		Câblage fortement détérioré.		X		
		Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X	
		c) Isolation endommagée ou détériorée.	X			
		Risque de court-circuit.		X		
		Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X	
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences[1].	X			
		Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X		
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences[1].	X			
		Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre.	X(*)			
		Très grand risque de chute.		X		
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation.	X			
		Mauvaise fixation; risque de court-circuit.		X		
		b) Manque d'étanchéité.	X			
		Perte de substances dangereuses.		X		
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X		
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X		
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X		
		a/L) Batterie déchargée		X		

Élément		Méthode	Causes de la défaillance		Évaluation des défaillances			Date d'application
					Mineure	Majeure	Critique	
5.	ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION							
5.1.	Essieux							
5.1.1.	Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a)	Essieu fêlé ou déformé.			X	
			b)	Mauvaise fixation au véhicule.		X		
				Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.			X	
			c)	Modification présentant un risque [3].		X		
				Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			X	
			a/L)	Plaquette d'homologation non lisible	X			
				Plaquette manquante		X		
			b/L)	Type non homologué		X		
5.1.2.	Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a)	Fusée d'essieu fracturée.			X	
			b)	Usure excessive du pivot et/ou des bagues.		X		
				Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X	
			c)	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.		X		
				Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X	
			d)	Jeu de la fusée dans l'essieu.		X		
				Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue.		X		
		Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.			X	
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué.		X		
		Risque de surchauffe; risque de destruction.			X	
5.2. Roues et pneus						
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.		X		
		Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.			X	
		b) Moyeu usé ou endommagé.		X		
		Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.			X	
		a/L) Elargisseur de voie av./arr.: non conformité au procès verbal de reception-CEE.		X		
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X	
		b) Mauvais placement des frettes de jante.		X		
		Détachement probable.			X	
		c) Roue gravement déformée ou usée.		X		
		La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences [1] et nuisant à la sécurité routière.		X		
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences [1] et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		X	X	
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X		
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X		
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	 X	
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences [1].		X	 X	
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).	X	 X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences[1]. Couche de protection de la corde affectée.		X 	 X	
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X	 X		
		a/L) Pneumatique(s) monté(s) non conforme à la législation/suivant les indications du constructeur (sense de rotation,…)		X		
L.5.2.1 Roue de secours	Contrôle visuel	a) Non conforme		X		
		b) Pas présent si exigée		X		
		c) Indicateur d'usure à la limite Profondeur du profil insuffisante	X	 X		
5.3. Suspension						
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X 	 X	
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X 	 X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X 	 X	
		d) Modification présentant un risque(3) Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X 	 X	
		a/L) Ressort non certifié ou autorisé		X		
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X	 X		
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X		
		a/L) Léger dépassement de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre.	X	 X		
		b/L) Dépassement excessive de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre. (Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.)		X		
		c/L) Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X		
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X)(2)	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X		
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.		X		
		Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X	
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X		
		Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X	
		c) Modification présentant un risque [3].		X		
		Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X	
		a/L) Léger dépassement de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre.	X			
		b/L) Dépassement excessive de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre. (Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.)		X		
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X		
		Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X	
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X			
		Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X	
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.		X		
		Fonctionnement du système gravement affecté.			X	
		c) Fuite audible dans le système.		X		
L5.3.1 Suspension avant/arrière, fixation coque	Contrôle visuel	a) Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement de la suspension.	X			
		Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance		X		
		b) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance.	X			
		Soudure non conforme.		X		
		c) Usure importante sans risque de perturbation du bon fonctionnement de la suspension.	X			
		Usure importante avec risque de défaillance		X		
		d) Dissymétrie mineure	X			
		Dissymétrie majeure		X		
L.5.3.2 Balancier	Contrôle visuel	a) Jeu mineur	X			
		Jeu important		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Ecrou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple	X			
		Ecrou(s) complétement lâchés		X		
		Ecrou(s) de fixation fait (font) défaut			X	
		c) Non conforme		X		
		d) Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement.	X			
		Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance			X	
		e) Légère déformation sans risque de perturber le fonctionnement.	X			
		Déformation importante			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1. Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1.État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X		
		Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.			X	
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X		
		Jeu dans la majorité des fixations; Résistance insuffisante des pièces.			X	
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage		X		
		Résistance insuffisante des pièces.			X	
		a/L) Contrôle impossible manque de propreté/conditions hygiéniques insuffisantes		X		
		b/L) Soudage chassis/coque non conforme		X		
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X		
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.		X		
		Risque pour la santé des passagers.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X	
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.		X		
		Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X	
		c) Conduites abrasées.	X			
		Conduites endommagées.		X		
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X		
		e) Risque d'incendie lié: - à une fuite de carburant, - à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, - à l'état du compartiment moteur.			X	
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse [(1)].			X	
		a/L) Attestation GPL/GNC/LPG: validité périmée/fait défaut/non conforme.		X		
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.		X		
		Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.			X	
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences [(1)].		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel	a) Support dans un état inacceptable.	X			
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X		
		c) Roue de secours mal attachée au support.		X		
		Très grand risque de chute.			X	
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).		X		
		Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X	
		b) Usure excessive d'un élément.		X		
		Limite d'usure dépassée.			X	
		c) Mauvaise fixation.		X		
		Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.			X	
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X		
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X		
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.	X			
		Plaque d'immatriculation illisible.(hors utilisation)		X		
		g) Modification présentant un risque [3] (pièces auxiliaires).		X		
		Modification présentant un risque [3] (pièces principales)			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		h) Accouplement trop faible.		X		
		a/L) Attache-remorque/selette du véhicule non agrée		X		
		b/L) Plaquette attache-remorque fait défaut ou illisible	X			
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants		X		
		Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X	
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X		
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X	
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.		X		
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X	
		d) Raccords flexibles détériorés.		X		
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X	
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X		
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X		
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X	
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X			
		Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.		X		
		h) Modification illégale de la transmission.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		a/L) Fixation de la protection de chaine de transmission du motocycle endommagée sans risque de se blesse.	X			
		Avec risque potentiel de se blesser			X	
		Protection fait défaut			X	
		b/L) Protection de chaine de transmission du motocycle non conforme sans risque de se blesser		X		
		Avec risque de se blesser			X	
		c/L) Pignon de transmission du motocycle légèrement usé sans risque de défaillance	X			
		Pignon de transmission du motocycle fortement usé avec risque de défaillance		X		
		d/L) Pignon de transmission du motocycle légèrement endommagé sans risque de défaillance	X			
		Pignon de transmission du motocycle fortement endommagé avec risque de défaillance		X		
		e/L) Fonctionnement d'embrayage non progressif	X			
		Course d'actionnement trop importante		X		
		f/L) Pédale d'embrayage non conforme		X		
		g/L) Boite de vitesse ; fixation déteriorée, manifestement gravement endommagée		X		
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.		X		
		Fixations desserrées ou fêlées.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.1.9 Performance du moteur (X) [2]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X		
		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X	
L.6.1.1 Point de remorquage avant/arrière à utilisation exclusive en cas de dépannage	Contrôle visuel	a) Léger endommagement sans réduction du fonctionnement Majeur endommagement avec réduction du fonctionnent	X	 X		
		b) Fixation non conforme		X		
		c) Robustesse insuffisante		X		
		d) Fait défaut		X		
6.2. Cabine et carrosserie						
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable.		X	 X	
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	 X	
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	 X	
		d) Modification présentant un risque [3]. Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X	 X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X 	 X	
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X		
		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X 	 X	
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée		X 	 X	
6.2.3. Porte et poignées de portes	Contrôle visuel	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X		
		b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X 	 X	
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X 	 X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X		
		Stabilité insuffisante.			X	
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a) Structure du siège défectueuse.		X		
		Siège mal fixé.			X	
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X		
		Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X	
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X(*)			
		Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X		
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences [(1)].	X			
		Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		X		
		a/L) Nombre de sièges ne correspond pas avec l'inscription au certificat d'immatriculation	X			
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X		
		Sécurité compromise.			X	
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X			
		Stabilité insuffisante.		X		
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X		
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences[1]. Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X	 X		
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	 X		
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures; risque de chute.	X	 X		
		b) Distance insuffisante avec le pneu / la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu / la roue (ailes).	X	 X		
		c) Non conformes aux exigences[1]. Bandes de roulement insuffisamment couvertes..	X	 X		
6.2.11 Béquille	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X		
		b) Non conformes aux exigences[1].		X		
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement			X	
6.2.12 Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X		
		b) Non conformes aux exigences[1].		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.6.2.1 Berceau avant	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur	a) Jeu mineur sans risque de défaillance	X			
		Jeu important sans risque de défaillance		X		
		Jeu important avec risque de défaillance			X	
		b) Fixation non conforme		X		
		Fixation défectueuse			X	
		c) Légère déformation sans influence à la performance	X			
		Déformation majeure avec influence à la performance		X		
		d) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance	X			
		Soudure non conforme		X		
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	a) Corrosion mineure non affectant la rigidité de l'ensemble	X			
		Corrosion excessive affectant la rigidité de l'ensemble		X		
		b) Léger endommagement sans risque pour la sécurité	X			
		Endommagement avec risque potentiel pour la sécurité		X		
		c) Fixation endommagée ou non conforme		X		
		d) Equipement non conforme		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Déformation légère sans risque pour la sécurité	X			
		Déformation majeure avec risque potentiel pour la sécurité		X		
L.6.2.3 Cadre motocycle	Contrôle visuel	a) Léger endommagement sans risque pour la sécurité	X			
		Endommagement grave avec risque potentiel pour la sécurité			X	
		b) Ecrou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple ou légèrement endommagé(s)		X		
		Ecrou(s) de fixation complètement desserré(s) ou défaut d'écrou(s) de fixation			X	
		c) Légère déformation du cadre n'ayant pas d'influence sur le comportement du motocycle	X			
		Déformation majeure du cadre avec influence potentielle sur le comportement du motocycle			X	
		d) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance.	X			
		Soudure fissurée sur pièce non critique pour la sécurité		X		
		Soudure non conforme.			X	
L.6.2.4 Carénage motocycle	Contrôle visuel	a) Présence d'un élément susceptible d'aggraver le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route		X		
		b) Présence d'un élément saillant, pointu ou tranchant		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Légèrement endommagé (fissures cassures)	X			
		Fortement endommagé avec risque pour la sécurité		X		
		d) Type non conforme		X		
		e) Fixation légèrement endommagée ou insuffisante sans risque pour la sécurit	X			
		Fixation fortement endommagée ou insuffisante avec risque potentiel pour la sécurité		X		
L.6.2.5 Publicité sur les taxis	Contrôle visuel	a) Publicité non conforme sur la carrosserie	X			Point de contrôle applicable à partir du 1er septembre 2017
		b) Publicité sur les vitres		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
7. AUTRE MATÉRIEL						
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue						
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite.		X	X	
		b) Ancrage desserré.		X		
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X		
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X	X		
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences[(1)].		X		
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X		
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X		
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X		
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X		
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X		
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X		
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		
7.2. Extincteur (X)[2]	Contrôle visuel	a) Manquant.		X		
		b) Non conforme aux exigences[1].	X			
		Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).		X		
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X(*)			
		b) Défectueux.		X		
		Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.			X	
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X)[2]	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet.	X(*)			
		b) Non conformes aux exigences[1].	X(*)			
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X)[2]	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences[1].	X(*)			
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X)[2]	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes		X		
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement.	X(*)			
		Totalement inopérant.		X		
		b) Commande mal fixée.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Non conformes aux exigences[1]. Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X(*)	X		
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences[1]. Manquant (si requis).	X	X		
		b) Fonctionnement altéré. Totalement inopérant.	X	X		
		c) Éclairage insuffisant. Totalement dépourvu d'éclairage.	X	X		
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences[1].		X		
		b) Dispositif inopérant.		X		
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X		
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X		
		e) Altération ou manipulation évidente.		X		
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X		
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences[1].		X		
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X		
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X		
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Plaque manquante ou illisible		X		
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X		
7.11 Compteur kilométrique (si disponible) (X)[2]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X		
		b) Manifestement inopérant.		X		
7.12 Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X		
		b) Câblage endommagé.		X		
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X		
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X		
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
L.7.1 Veste de sécurité	Contrôle visuel	a) Veste de sécurité manquante	X			
		b) Marquage d'homologation fait défaut	X(*)			
L.7.2. Taximètre	Contrôle visuel	a) Non conforme		X		
		b) Fait défaut		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
8. NUISANCES						
8.1. Bruit						
8.1.1 Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement)	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences[(1)].		X		
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.		X	X	
8.2. Émissions à l'échappement						
L.8.2.1 Etat moteur	Contrôle visuel	Contrôle des émissions non possible		X		
L.8.2.2. Fumée moteur	Contrôle visuel	a) Léger dégagement	X			
		b) Dégagement excessif		X		
8.2.1 Émissions des moteurs à allumage commandé						
8.2.1.1 Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X		
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.1.2 Émissions gazeuses	- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V[7]: mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences[(1)] ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables. - Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI[7]: mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences[(1)] ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables[(1)]. mesures non applicables aux moteurs à deux temps	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur;		X		
		b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions: – 4,5%, ou – 3,5% selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences[(1)]. ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions: – moteur tournant au ralenti 0,5% – moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3% ou – moteur tournant au ralenti 0,3%[7] – moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2% selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences[(1)].		X		
		c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 0,03 ou non conforme aux spécifications du constructeur		X		
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.2 Émissions des moteurs à allumage par compression						
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X		
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X		
8.2.2.2 Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980	- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et EuroV[8]: Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences[1], l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI[9]: Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables(1). Mise en condition du véhicule: 1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	2. Exigences concernant la mise en condition: i) Le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement; ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	Procédure d'essai: 1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz; 2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection; 3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3;	b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences[(1)] n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence, - pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m^{-1}, - pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m^{-1}, ou pour les véhicules indiqués dans les exigences[(1)] ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences[(1)], 1,5 m^{-1}.[10] ou <u>0,7 m^{-1}</u> [11]		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	4. Les véhicules sont refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Le nombre de cycle d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles. 5. Afin d'éviter des essais inutiles, peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.					
8.3 Suppression des interférences électromagnétiques						
Interférences radio (X)[2]		Une des exigences applicables[1] n'est pas satisfaite.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
8.4 Autres points liés à l'environnement						
8.4.1 Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M_2 ET M_3						
9.1. Portes						
9.1.1 Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X		
		b) Mauvais état.	X			
		Risque de blessures.		X		
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X		
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X		
		e) Non conformes aux exigences[1].	X			
		Largeur de porte insuffisante.		X		
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X		
		b) Signalisation des issues de secours illisible.	X			
		Signalisation des issues de secours manquante.		X		
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X			
		d) Non conformes aux exigences[1].	X			
		Largeur insuffisante ou accès bloqué.		X		
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) [2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement.	X			
		Affecte la sécurité de la conduite.		X		
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X		
		Risque pour la santé des passagers.			X	
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) [2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X	 X		
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	 X	
9.4. Sièges						
9.4.1 Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X	 X		
9.4.2 Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X	 X		
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences[1]. Risque de blessures.	X	 X		
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) [2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences[1]. Totalement inopérants.	X	 X		
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X	 X	
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	 X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Non conformes aux exigences[1]. Largeur ou espace insuffisant.	X	 X		
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise.	X	 X	 X	
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X		
		c) Non conformes aux exigences[1]. Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	 X		
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalement inopérants.	X(*)	 X		
9.9. Inscriptions (X)[2]	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X(*)			
		b) Non conformes aux exigences[1]. Informations erronées.	X(*)	 X		
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X)[2]						
9.10.1 Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences[1] concernant cette forme de transport.		X		
9.10.2 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences[1].	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X)[2]						
9.11.1 Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X		
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X	X		
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X		
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalement inopérant(s).	X	X		
		e) Non conformes aux exigences[1].		X		
9.11.2 Système de retenue du fauteuil roulant.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X		
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X	X		
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X		
		d) Non conformes aux exigences[1].		X		
9.11.3 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences[1].		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
9.12. Autres équipements spéciaux (X) [2]						
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences[1].		X		
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X		
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences[1].	X			
		Risque de blessures.		X		
9.12.3 Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences[1].	X			
		Sécurité de la conduite affectée.		X		

1. Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.
2. 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1er janvier 2012.
3. 48% pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1er octobre 1991.
4. 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
5. 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
6. Exemple: 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N_1, N_2 et N_3 immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012.
7. Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
8. Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6) et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
9. Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), au règlement (CE) n° 715/2007, et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
10. Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.
11. Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

(1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

(2) Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

(3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

(*) Défectuosités ou non-conformités mineures ne donnant pas lieu à une réduction de l'échéance du prochain contrôle technique périodique à 6 mois, conformément à l'alinéa 5 du paragraphe 1 de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955. »

(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)

«2. Contrôle technique routier

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE TECHNIQUE

ÉTENDUE DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER

1. ASPECTS CONTRÔLÉS

(0) Identification du véhicule

(1) Équipement de freinage

(2) Direction

(3) Visibilité

(4) Éclairage et éléments du circuit électrique

(5) Essieux, roues, pneumatiques et suspension

(6) Châssis et accessoires du châssis

(7) Équipements divers

(8) Nuisances

(9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M2 et M3

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

Les points qui ne peuvent être vérifiés qu'en utilisant un équipement sont marqués d'un (E).Les points qui ne peuvent être vérifiés que dans une certaine mesure sans utiliser d'équipement sont marqués d'un +(E).

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer leur bruit ou recourir à tout autre moyen de contrôle approprié sans utiliser d'équipement.

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points énumérés dans le tableau 1, qui indique les méthodes de contrôle recommandées qu'il convient d'utiliser. Aucun élément de la présente annexe n'empêche un inspecteur d'employer, le cas échéant, des équipements supplémentaires tels qu'un pont élévateur ou une fosse.

Les contrôles sont effectués à l'aide de techniques et d'équipements couramment disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux exigences en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de la mise en conformité.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle énoncées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées par tout autre moyen approprié.

Les «causes de la défectuosité» ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences de mise en conformité.

3. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DÉFECTUOSITÉS DES VÉHICULES

Le texte couvre les éléments qui sont considérés comme nécessaires et pertinents, en prenant en compte en particulier la sécurité des freins, des pneus, des roues, du châssis, des nuisances et des méthodes recommandées énumérées dans le tableau suivant.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défaillances est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, au cas par cas.

Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE					
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences[1]	Contrôle visuel	(a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		(b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		(c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel	(a) Manquant ou introuvable.		X	
		(b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		(c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE					
1.1. État mécanique et fonctionnement					
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	(a) Pivot trop serré.		X	
		(b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	(a) Course trop grande, réserve de course insuffisante. Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.		X	X
		(b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		(c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	(a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»). Au moins deux actionnements de freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X	X
		(b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences [(1)].		X	
		(c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		(d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		(e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	(a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		(b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		(c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		(d) Mauvais fonctionnement.		X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	(a) Verrouillage insuffisant.		X	
		(b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.	X		
		Usure excessive.		X	
		(c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		(d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		(e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	(a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive.		X	
		Fonctionnalité réduite.			X
		(b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		(c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		(d) Fuite de liquide hydraulique.		X	
		Fonctionnalité réduite.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	(a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	
		(b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	
		(c) Étanchéité insuffisante.		X	
		Fonctionnalité réduite.			X
		(d) Ne fonctionnent pas correctement.		X	
		Fonctionnement du frein touché.			X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	(a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X		
		Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X	
		(b) Purgeur inopérant.		X	
		(c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	(a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.		X	
		Ne fonctionne pas.			X
		(b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant.		X	
		Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X
		(c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X	
		Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X
		(d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
		Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.		X	
		Pas de liquide de frein visible.			X
		(e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		(f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	(a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		(b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X	 X
		(c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X	 X
		(d) Conduites mal placées. Risques d'endommagement.	X	 X	
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	(a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		(b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	 X	
		(c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).		X	 X
		(d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré		X	 X
		(e) Flexibles poreux.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	(a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. (marque min. atteinte).		X	
		Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. (marque minimum pas visible).			X
		(b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).		X	
		Performances de freinage réduites.			X
		(c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	(a) Tambour ou disque usé.		X	
		Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X
		(b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).		X	
		Performances de freinage fortement réduites.			X
		(c) Absence de tambour ou de disque.			X
		(d) Flasque mal fixé.		X	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	(a) Câbles endommagés, flambage.		X	
		Performances de freinage réduites			X
		(b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.		X	
		Performances de freinage réduites.			X
		(c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		(d) Fixation des câbles défectueuse.		X	
		(e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		(f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.16. Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	(a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	 X
		(b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	 X
		(c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	 X
		(d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	 X
		(e) Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	 X
		(f) Capuchon anti-poussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X	 X	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	(a) Liaison défectueuse.		X	
		(b) Mauvais réglage de la liaison.		X	
		(c) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	 X
		(d) Valve manquante. (si requise)			X
		(e) Plaque signalétique manquante.	X		
		(f) Données illisibles ou non conformes aux exigences[(1)].	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	(a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		(b) Levier défectueux.		X	
		(c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	(a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	 X	
		(b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	(a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites		X	 X
		(b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	 X	
		(c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		(d) Modification dangereuse d'un élément[3]. Performances de freinage réduites		X	 X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	Manquant.		X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Efficacité insuffisante.		X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1. Performance (E)	Durant un essai sur un banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	(a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		(b) L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
		L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		(c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
		(d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		(e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur[1]	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes[2]: catégories M_1, M_2 et M_3: 50%[3] catégorie N_1: 45% catégories N_2 et N_3: 43%[4] catégories O_3 et O_4: 40%[5] Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)					
1.3.1. Performance (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	(a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		(b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
		L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		(c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
1.3.2. Efficacité (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50%[6] de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performance (E)	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	X
1.4.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	(a) Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement).		X	
		(b) Le système ne fonctionne pas.		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	(a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		(b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		(c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		(d) Câblage endommagé.		X	
		(e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	(a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		(b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		(c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		(d) Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.			X
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	 X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2. DIRECTION					
2.1. État mécanique					
2.1.1. État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	(a) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité réduite.		X	X
		(b) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité réduite.		X	X
		(c) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité réduite.		X	X
		(d) Manque d'étanchéité. Formation de gouttes		X	X
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse.	(a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		(b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		(c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X
		(d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier touchée.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2.1.3. État de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	(a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation.		X	 X
		(b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	 X
		(c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnalité touchée.		X	 X
		(d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		(e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		(f) Modification présentant un risque [3]. Fonctionnalité touchée.		X	 X
		(g) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré. Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré.	X	 X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	(a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		(b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	(a) Fuite de liquide.		X	
		(b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant.		X	 X
		(c) Mécanisme inopérant. Direction touchée.		X	 X
		(d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée.		X	 X
		(e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.		X	 X
		(f) Modification présentant un risque [3]. Direction touchée.		X	 X
		(g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	 X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2.2. Volant, colonne et guidon					
2.2.1. État du volant de direction	Les roues sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	(a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		(b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		(c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		(d) Modification présentant un risque [(3)].		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2.2.2. Colonne/fourches et amortisseurs de direction	Alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	(a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		(b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		(c) Raccord souple détérioré.		X	
		(d) Mauvaise fixation.		X	
		Risque très grave de détachement.			X
		(e) Modification présentant un risque[3].			X
2.3. Jeu dans la direction	Le moteur étant en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues étant droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences[1]).		X	
		Sécurité de la direction compromise.			X
2.4. Parallélisme (X) [2]	Contrôle visuel.	Défaut manifeste d'alignement.	X		
		Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	(a) Élément légèrement endommagé.		X	
		Élément fortement endommagé ou fissuré.			X
		(b) Jeu excessif.		X	
		Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.			X
		(c) Mauvaise fixation.		X	
		Fixations gravement affectées.			X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	(a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		(b) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		(c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
3. VISIBILITÉ					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale. (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	(a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		(b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences [(1)]. (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		(c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
		Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	(a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences [(1)]. (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).	X		
		Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		(b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé.		X	
		(c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	
		(b) Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.		X	
3.6. Système de désembuage (X)[(2)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE					
4.1. Phares					
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
		(b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
		Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Mauvais réglage manifeste des phares.		X	
		(b) Mauvais montage de la source lumineuse.		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)]. (nombre de feux allumés en même temps).	X		
		Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
		(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)].		X	
		(b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		(c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	(a) Dispositif inopérant.		X	
		(b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X	 X	
4.2. Feux de position, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.					
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Source lumineuse défectueuse.		X	
		(b) Glace défectueuse		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	 X	
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X X	
		(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	 X	
		(b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	 X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.3. Feux stop					
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.			X
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		X	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)].	X		
		Fonctionnement retardé.		X	
		Totalement inopérante.			X
		(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)].	X		
		Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse					
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)]. Totalement inopérante.	X	 X	
4.4.3. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)].		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences[(1)] (plus de 25 % de différence).	X		
4.5. Feux de brouillard avant et arrière					
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	 X	
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	 X	
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	 X	
4.5.2 Réglage (X)[(2)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	 X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)]. Inopérante.	X	 X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.5.4. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X	
		(b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	X		
4.6. Feu de marche arrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		(b) Glace défectueuse.	X		
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	 X	
4.6.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X	
		(b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	 X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		(b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).	X	 X	
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	 X	
4.7.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel.	(a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché	X	X	
		(b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute	X	X	
4.8.2. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences[(1)]. Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.		X	X
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Non conforme aux exigences [(1)].	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	(a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	
		(b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		(c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	(a) Mauvaise fixation du câblage.	X		
		Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.		X	
		Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X
		(b) Câblage légèrement détérioré.	X		
		Câblage gravement détérioré.		X	
		Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X
		(c) Isolation endommagée ou détériorée.	X		
		risque de court-circuit.		X	
		Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) [(2)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences [(1)].	X		
		Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		(b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences[(1)].	X		
		Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre.	X		
		Très grand risque de chute.		X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise fixation.	X		
		Mauvaise fixation; risque de court-circuit.		X	
		(b) Manque d'étanchéité.	X		
		Perte de substances dangereuses.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		(d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		(e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1. Essieux					
5.1.1. Essieux (+E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible	(a) Essieu fêlé ou déformé.			X
		(b) Mauvaise fixation au véhicule.		X	
		Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.			X
		(c) Modification présentant un risque [3].		X	
		Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			X
5.1.2. Porte-fusées (+E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	(a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		(b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues.		X	
		Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		(c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.		X	
		Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		(d) Jeu de la fusée dans l'essieu.		X	
		Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
5.1.3. Roulements de roues (+E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	(a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction.		X	X
		(b) Roulement de roue trop serré, bloqué. risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	(a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		(b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	(a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		(b) Mauvais placement des frettes de jante. Risque de détachement.		X	X
		(c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		(d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences [1] et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule	(a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences [1] et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		X	X
		(b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		(d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée		X	 X
		(e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences [(1)].		X	 X
		(f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments. (dispositifs antiprojections souples) Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).	X	 X	
		(g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences [(1)]. Couche de protection de la corde affectée.		X	 X
5.3. Suspension					
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs (+E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible	(a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible.Fixations très mal attachées.		X	 X
		(b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	 X
		(c) Ressort manquant. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	 X
		(d) Modification présentant un risque [(3)]. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X	 X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.	X		
		Amortisseur mal fixé.		X	
		(b) Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
		(c) Amortisseur manquant.		X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension (+E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible	(a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.		X	
		Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée			X
		(b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	
		Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X
		(c) Modification présentant un risque [3].		X	
		Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X
5.3.4. Joints de suspension (+E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible	(a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X	
		Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		(b) Capuchon anti-poussière gravement détérioré.	X		
		Capuchon anti-poussière manquant ou cassé.		X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	(a) Système inutilisable.			X
		(b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.		X	
		Fonctionnalité du système gravement touchée.			X
		(c) Fuite audible dans le système.		X	
		(d) Modification présentant un risque.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS					
6.1. Châssis ou cadre et accessoires					
6.1.1. État général	Contrôle visuel.	(a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	
		Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.			X
		(b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X	
		Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.			X
		(c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	
		Résistance insuffisante des pièces.			X
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		(b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.		X	
		Risque pour la santé des passagers.			X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	(a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X
		(b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.		X	
		Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X
		(c) Conduites abrasées.	X		
		Conduites endommagées.		X	
		(d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		(e) Risque d'incendie lié – à une fuite de carburant, – à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, – à l'état du compartiment moteur.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse[1].			X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X	 X
		(b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences [1].		X	
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	(a) Support dans un état inacceptable.	X		
		(b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		(c) Roue de secours mal attachée au support; Très grand risque de chute.		X	 X
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage (+E)	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	(a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré. (si non utilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	 X
		(b) Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée.		X	 X
		(c) Mauvaise fixation. Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.		X	 X
		(d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		(e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		(f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible. (hors utilisation)	X	 X	
		(g) Modification présentant un risque [3]. (pièces auxiliaires) Modification présentant un risque [3] (pièces principales)		X	 X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(h) Attelage trop faible, incompatible ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences			X
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	(a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.		X	
		Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X
		(b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X	
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		(c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.		X	
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		(d) Raccords flexibles détériorés.		X	
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		(e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		(f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X	
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		(g) Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
		Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
		(h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.		X	
		Fixations desserrées ou fêlées.			X
6.1.9 Performance du moteur (X) [2]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	(a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		(b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	(a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.		X	
		Risque de chute.			X
		(b) Montant mal fixé.		X	
		Stabilité altérée.			X
		(c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X	
		Risque pour la santé des passagers.			X
		(d) Modification présentant un risque [3].		X	
		Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.			X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel.	(a) Châssis ou cabine mal fixé.		X	
		Stabilité altérée.			X
		(b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		(c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.		X	
		Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.			X
		(d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.		X	
		Stabilité altérée			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.2.3. Porte et poignées de portes	Contrôle visuel.	(a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		(b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée. (portes coulissantes).		X	
		Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			X
		(c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
		Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
		Stabilité insuffisante.			X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	(a) Structure du siège défectueuse.		X	
		Siège mal fixé.			X
		(b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
		Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	(a) Sièges défectueux ou mal fixés. (pièces auxiliaires)	X		
		Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
		(b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences [(1)].	X		
		Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		X	
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	
		Sécurité compromise.			X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	(a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X		
		Stabilité insuffisante		X	
		(b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	(a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		(b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences [1]. Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X	X	
		(c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	(a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé. Risque de blessures; risque de chute.	X	X	
		(b) Distance insuffisante avec le pneu / la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu / la roue (ailes).	X	X	
		(c) Non conforme aux exigences [1]. Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7. AUTRE MATÉRIEL					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	(a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite.		X	X
		(b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		(b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X	X	
		(c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences [1]		X	
		(d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		(e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. (b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. (b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		(b) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
		(c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		(b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2. Extincteur (X)[2]	Contrôle visuel.	(a) Manquant.		X	
		(b) Non conforme aux exigences [1].	X		
		Si exigé (par ex., taxis, autobus, autocars, etc.)		X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		(b) Défectueux.		X	
		Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.			X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X)[2]	Contrôle visuel.	(a) Manquant ou incomplet.	X		
		(b) Non conforme aux exigences [1].	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X)[2]	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences [1].	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X)[2]	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Ne fonctionne pas correctement. Totalement inopérant.	X	 X	
		(b) Commande mal fixée.	X		
		(c) Non conforme aux exigences [1]. Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X	 X	
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	(a) Non conforme aux exigences [1]. Manquant (si exigé).	X	 X	
		(b) Fonctionnement altéré. Totalement inopérant.	X	 X	
		(c) Éclairage insuffisant. Totalement dépourvu d'éclairage.	X	 X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	(a) Non conforme aux exigences [1].		X	
		(b) Dispositif inopérant.		X	
		(c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		(d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X	
		(e) Altération ou manipulation évidente.		X	
		(f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé) (+E)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	(a) Non conforme aux exigences [1].		X	
		(b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		(c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		(e) Plaque manquante ou illisible		X	
		(f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X)[(2)]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
		(b) Manifestement inopérant.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		(b) Câblage endommagé.		X	
		(c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		(d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		(e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8. NUISANCES					
8.1. Bruit					
8.1.1 Système de suppression du bruit (+E)	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement)	(a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences [(1)].		X	
		(b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.		X	X
8.2. Émissions à l'échappement					
8.2.1 Émissions des moteurs à allumage commandé					
8.2.1.1 . Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	(a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		(b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
		(c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8.2.1.2 . Émissions gazeuses (E)	- Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V[7]: Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences[(1)] ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu de la législation applicable en matière de réception, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres critères	(a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		(b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, – 4.5%, ou – 3.5% selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences [(1)]. ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions, – moteur tournant au ralenti: 0.5% – moteur tournant au ralenti accéléré: 0.3% ou – moteur tournant au ralenti: 0.3%[7] – moteur tournant au ralenti accéléré: 0.2% selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences[(1)].		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	- Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI[8] Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences[(1)] ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables[(1)] . Mesures non applicables aux moteurs à deux temps Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	(c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 0,03 ou non conforme aux spécifications du constructeur		X	
		(d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
		(e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	(a) L'équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.		X	
		(b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions. (c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte. (d) Réactif insuffisant, le cas échéant.		X X X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980.	-Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et EuroV[7] Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur base d'une appréciation de l'équivalence, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.	(a) les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences [(1)], l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	- Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI[9] Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Mise en condition du véhicule : 1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;				
		(b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences [(1)] n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence, – pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m^{-1}, – pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m^{-1}, ou, pour les véhicules visés dans les exigences [(1)] ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences [(1)]: 1,5 m^{-1} [10] ou 0,7 m^{-1} [11]		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	2. Exigences concernant la mise en condition: (i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se fondant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement.	(c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	(ii) Le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent. Procédure d'essai: 1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz; 2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3; 4. les véhicules sont refusés si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Le nombre de cycles d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles.				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	5. Pour éviter des essais inutiles, peuvent être refusés des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8.4. Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	 X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M_2 ET M_3					
9.1. Portes					
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Fonctionnement défectueux.		X	
		(b) Mauvais état. Risque de blessures.	X	 X	
		(c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		(d) Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	(a) Fonctionnement défectueux.		X	
		(b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X	 X	
		(c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		(d) Accès bloqué.		X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) (2)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X	 X	
		(b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	 X
		(c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) (2)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X	 X	
		(b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	 X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
9.4. Sièges					
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X	X	
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	(a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X	X	
		(b) Protection du conducteur mal fixée. Risque de blessures.	X	X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) [2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositifs défectueux. Totalement inopérant.	X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité altérée.		X	X
		(b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	(a) Mauvais état. Endommagés. Stabilité altérée.	X	X	X
		(b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X)[2]	Conformité aux exigences [1]	Système défectueux. Totalement inopérant.	X	X	
9.9. Notices (X)[2]	Contrôle visuel.	(a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		Informations erronées.		X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X)[2]					
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme aux exigences[1] concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.	X		
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X)[2]					
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		(b) Mauvais état.. Stabilité altérée. Risque de blessures.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		(d) Avertisseur(s) défectueux. Totalement inopérant(s).	X	X	
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin	(a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		(b) Mauvais état. Stabilité altérée. Risque de blessures	X	X	
		(c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.		X	

1. Le pourcentage d'efficacité du freinage se calcule en divisant l'effort total de freinage réalisé en cas de freinage par le poids du véhicule ou, pour les semi-remorques, par la somme des charges par essieu, et en multipliant ensuite le résultat par 100.
2. Les catégories de véhicules ne relevant du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.
3. 48% pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1er octobre 1991.
4. 45% pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
5. 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
6. 2,2 m/s^2 pour les véhicules de catégories N_1, N_2 et N_3
7. Réceptionné par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
8. Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
9. Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6) et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
10. Réceptionné par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.
11. Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

(1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

(2) Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

(3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

(E) Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.»

ANNEXE III

EXIGENCES POUR LA FORMATION DE BASE

1. *Technique automobile*
   - systèmes de freinage
   - systèmes de direction
   - champs de vision
   - installations et équipements d'éclairage, composants électroniques
   - essieux, roues et pneumatiques
   - châssis et carrosserie
   - nuisances et émissions
   - exigences supplémentaires pour les véhicules spéciaux
2. *Méthodes d'essai*
3. *Appréciation des défectuosités et non-conformités*
4. *Exigences légales applicables concernant l'état des véhicules routiers en vue de leur réception*
5. *Exigences légales applicables concernant le contrôle technique*
6. *Dispositions administratives relatives à la réception, l'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers*
7. *Applications informatiques relatives au contrôle et à l'administration*

ANNEXE IV

Modèle du certificat de contrôle technique Annexe IV

Modèle du certificat de contrôle technique

Logo commercial ou marque figurative	9) **NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE** Page 1/1
2) **Numéro d'immatriculation: XX YYYY (L)**	
5) **Catégorie du véhicule: CATÉGORIE** complété par (Code communautaire)	1) **Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNN**
Marque: MARQUE	4) **Kilomètres/Miles/Heures: VALEUR ENREGISTRÉE**
Certificat de contrôle valable jusqu'au: 8) **JJ.MM.AAAA** **sous réserve des dispositions de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**	

3) **Contrôle technique effectué à *LIEU DU CONTRÔLE*: le JJ.MM.AAAA**

6) **<u>Défectuosités et non-conformités constatées</u>:**

<u>mineures</u>:
Néant ou
Code(s) et libellé(s) des défectuosités et non-conformités constatées

<u>majeures</u>:
Néant ou
Code(s) et libellé(s) des défectuosités et non-conformités constatées

<u>critiques</u>:
Néant ou
Code(s) et libellé(s) des défectuosités et non-conformités constatées

7) **<u>Résultat du contrôle technique</u>: Le véhicule sus-visé est <u>accepté</u> / <u>rejeté</u> / <u>interdit à la circulation</u>**

10) **Autres informations:**

9) **Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR**

Réservé à l'organisme de contrôle technique	**Identification de l'organisme d'accreditation**
Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution	***Réservé à l'organisme de contrôle technique***

ANNEXE V

Modèle du certificat de contrôle technique routier (recto)

L	13) **NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE**

4) **Numéro d'immatriculation: XX YYYY et (Signe distinctif du pays d'immatriculation)**

6) **Catégorie du véhicule:** □ N_2, □ N_3, □ O_3, □ O_4, □ M_2, □ M_3, □ T_5	5) **Numéro d'identification du véhicule:** NNNNNNNNNNNNNNNN
9) **Conducteur:** PRÉNOM(S) ET NOM(S)	7) **Kilomètres/Miles/Heures:** VALEUR ENREGISTRÉE

8) **Entreprise effectuant le transport:** (a) NOM ET ADRESSE

(b) NUMÉRO DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE

1) **Contrôle technique effectué à *LIEU DU CONTRÔLE*:** 2)**le JJ.MM.AAAA à** 3) **HH.MM**

10) **Liste de Contrôle**

		Vérifié (d)	Défaut (e)
(0)	Identification	□	□
(1)	Équipement de freinage	□	□
(2)	Direction	□	□
(3)	Visibilité	□	□
(4)	Équipement d'éclairage et système électrique	□	□
(5)	Essieux, roues, pneus, suspension	□	□
(6)	Châssis et accessoires du châssis	□	□
(7)	Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse	□	□
(8)	Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile	□	□
(9)	Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M_2 et M_3	□	□

11) **Résultat du contrôle**

Conforme	□
Défectueux	□
Interdiction d'utiliser le véhicule qui présente des défectuosités ou non conformités critiques, ou restriction à son utilisation	□

12) **Divers/Remarques**

13) **Identification de l'inspecteur technique responsable:** CODE INSPECTEUR

Signature: INSPECTEUR CONDUCTEUR

Réservé à l'organisme de contrôle technique	**Identification de l'organisme d'accreditation**

Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution ultérieure

Modèle du certificat de contrôle technique routier (verso)

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE
0.1. Plaques d'immatriculation
0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE
1.1. État mécanique et fonctionnement
1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service
1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse
1.1.5. Robinet de freinage à main
1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)
1.1.11. Conduites rigides des freins
1.1.12. Flexibles des freins
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins
1.1.15. Câbles de freins, timonerie
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque
1.1.21. Système de freinage complet
1.1.22. Prises d'essai
1.1.23.Frein à inertie
1.2. Performances et efficacité du frein de service
1.2.1. Performance
1.2.2. Efficacité
1.3. Performance et efficacité du frein de secours
1.3.1. Performance
1.3.2. Efficacité
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement
1.4.1. Performance
1.4.2. Efficacité
1.5. Performance du système de freinage d'endurance
1.6. Dispositif antiblocage
1.7. Système de freinage électronique
1.8. Liquide de frein

2. DIRECTION
2.1. État mécanique
2.1.1. État de la direction
2.1.2. Fixation du boîtier de direction
2.1.3. État de la timonerie de direction
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction
2.1.5. Direction assistée
2.2. Volant de direction et colonne de direction
2.2.1. État du volant de direction
2.2.2. Colonne de direction
2.3. Jeu dans la direction
2.4. Réglage de la géométrie
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque
2.6. Direction assistée électronique

3. VISIBILITÉ
3.1. Champ de vision
3.2. État des vitrages
3.3. Rétroviseurs
3.4. Essuie-glace
3.5. Lave-glace du pare-brise
3.6. Système de désembuage

4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE
4.1. Phares
4.1.1. État et fonctionnement
4.1.2. Orientation
4.1.3. Commutation
4.1.4. Conformité aux exigences
4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison
4.1.6. Lave-phares
4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit
4.2.1. État et fonctionnement
4.2.2. Commutation
4.2.3. Conformité aux exigences
4.3. Feux stop
4.3.1. État et fonctionnement
4.3.2. Commutation
4.3.2. Conformité aux exigences
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse
4.4.1. État et fonctionnement
4.4.2. Commutation
4.4.3. Conformité aux exigences
4.4.4. Fréquence de clignotement
4.5. Feux de brouillard avant et arrière
4.5.1. État et fonctionnement
4.5.2. Orientation
4.5.4. Commutation
4.5.2. Conformité aux exigences
4.6. Feu de marche arrière
4.6.1. État et fonctionnement
4.6.2. Commutation
4.6.3. Conformité aux exigences
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
4.7.1. État et fonctionnement
4.7.2. Conformité aux exigences
4.8. Catadioptres, marquages signalétique et plaques réflectrices arrière
4.8.1. État
4.8.2. Conformité aux exigences
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage
4.9.1. État et fonctionnement
4.9.2. Conformité aux exigences
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque
4.11. Câblage électrique
4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires
4.13. Batterie

ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION
5.1. Essieux
5.1.1. Essieux
5.1.2. Porte-fusées
5.1.3. Roulements de roues
5.2. Roues et pneus
5.2.1. Moyeu de roue
5.2.2. Roues
5.2.3. Pneumatiques
5.3. Suspension
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs
5.3.2. Amortisseurs
5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension
5.3.4. Points de suspension
5.3.5. Suspension pneumatique

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS
6.1. Châssis ou cadre et accessoires
6.1.1. État général
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux
6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)
6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement
6.1.5. Support de la roue de secours
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage
6.1.7. Transmission
6.1.8. Supports de moteur
6.1.9. Performances du moteur
6.2. Cabine et carrosserie
6.2.1. État
6.2.2. Fixation
6.2.3. Porte et poignées de portes
6.2.4. Plancher
6.2.5. Siège du conducteur
6.2.6. Autres sièges
6.2.7. Commandes de conduite
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections

7. AUTRE MATÉRIEL
7.1. Ceintures/boucles de sécurité
7.1.1. Sécurité de montage
7.1.2. État
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité
7.1.5. Airbag
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)
7.2. Extincteur
7.3. Serrures et dispositif antivol
7.4. Triangle de signalisation
7.5. Trousse de secours
7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)
7.7. Avertisseur sonore
7.8. Tachymètre
7.9. Tachygraphe
7.10. Limiteur de vitesse
7.11. Compteur kilométrique
7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)

8. NUISANCES
8.1 Système de suppression du bruit
8.2. Émissions à l'échappement
8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé
8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement
8.2.1.2. Émissions gazeuses
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement
8.2.2.2. Opacité
8.4. Autres points liés à l'environnement
8.4.1. Pertes de liquides

9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATEGORIES M_2 ET M_3
9.1 Portes
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie
9.1.2 Issues de secours
9.2. S système de désembuage et de dégivrage
9.3. Système de ventilation et de chauffage
9.4 Sièges
9.4.1 Sièges passagers
9.4.2. Siège du conducteur
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout
9.7. Escaliers et marches
9.8. Système de communication avec les voyageurs
9.9. Notices
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants
9.10.1. Portes
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux

LOGO Organisme de contrôle	LOGO Atelier externe

ANNEXE VI

Modèle de convention-type pour le

contrôle technique en externe

Entre

xxxxxxxxxx, *représentée par xxx*,

dénommée ci-après *l'organisme de contrôle technique,*

et

XXX, sise à XXX, L-XXXX XXXXX, représentée par XXX,

dénommé(e) ci-après l'entreprise partenaire

Il est convenu ce qui suit:

Chapitre Ier. L'objet de la convention

Art. 1er. *L'organisme de contrôle technique* est d'accord pour faire effectuer par son personnel, ci-après dénommé les inspecteurs, le contrôle technique légal des véhicules routiers sur les équipements, appareils et installations mis à disposition et entretenus par l'entreprise partenaire. Pour les besoins de la présente convention ce contrôle technique est appelé contrôle technique en entreprise (CTE).

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions-cadre du CTE et les modalités de son exécution.

Chapitre II. Les obligations de l'entreprise partenaire

Art. 2. (1) En vue de participer au CTE l'entreprise partenaire doit remplir les conditions prévues à l'article 4ter, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

L'entreprise partenaire tient *l'organisme de contrôle technique* informé de tout changement susceptible d'affecter les autorisations et assurance précitées.

(2) *L'organisme de contrôle technique* est déchargé de toute responsabilité civile pour des préjudices pouvant survenir en relation avec le CTE sauf pour l'entreprise partenaire d'établir une faute ou une négligence à charge des inspecteurs de ***l'organisme de contrôle technique***.

Dans les limites de la responsabilité civile qu'elle assume en vertu de l'alinéa 1 l'entreprise partenaire prend fait et cause pour *l'organisme de contrôle technique* et tient celui-ci indemne de toute action susceptible d'être intentée contre celui-ci par un tiers.

(3) L'entreprise partenaire assume les conséquences financières résultant de l'obligation pour *l'organisme de contrôle technique* de refaire des opérations de contrôle technique, due à une quelconque non-conformité des équipements, appareils ou installations utilisés dans le cadre du CTE, qui n'était pas apparente au moment où ont été effectuées les opérations de contrôle technique à répéter.

Art. 3. L'entreprise partenaire est tenue de garantir aux inspecteurs un travail en toute indépendance.

Elle atteste avoir pris connaissance des obligations légales des inspecteurs et des sanctions qui leur sont applicables, sur base notamment des articles 246 et suivants du Code pénal[1], en cas d'inobservation de ces obligations.

Chapitre III. Les obligations de *l'organisme de contrôle technique*

Art. 4. *L'organisme de contrôle technique* s'engage à faire toutes les diligences utiles pour tenir son offre en matière de CTE adaptée à la demande de la part de l'entreprise partenaire.

Art. 5. *L'organisme de contrôle technique* se tient à la disposition de l'entreprise partenaire pour conseiller celle-ci en matière de conception et de mise en place des équipements et appareils et d'aménagement des installations ainsi qu'en matière de mise en œuvre administrative et opérationnelle du CTE.

1 Les articles 246 et suivants du Code pénal ont trait à la corruption et au trafic d'influence.

LOGO Organisme de contrôle	LOGO Atelier externe

Chapitre IV. L'équipement requis pour le CTE

Art. 6. L'entreprise partenaire doit disposer des équipements, des appareils et des installations repris en annexe I.

Toute modification du régime légal en matière de contrôle technique des véhicules routiers qui oblige à changer ou à compléter les équipements, les appareils ou les installations requis dans les stations de contrôle technique est de plein droit applicable au CTE.

Art. 7. Les équipements, les appareils et les installations doivent se trouver dans un hall fermé dont l'intérieur est protégé contre les intempéries.

L'entreprise partenaire prend les mesures nécessaires pour assurer que les conditions atmosphériques dans les locaux servant au CTE répondent aux standards valables dans les stations de contrôle technique et pour respecter les exigences légales en matière de sécurité et de santé au travail.

Elle veille que lesdits équipements, appareils et installations se trouvent en permanence dans un état de propreté et de fonctionnement correct, notamment du point de vue de leurs dimensions, de leur capacité de charge, de leur méthode et plage de mesure. Le respect desdites conditions est documenté par une information technique écrite à remettre à *l'organisme de contrôle technique.*

Les équipements et appareils doivent être soumis à un programme d'étalonnage (rattaché à un étalon national ou international), d'entretien et de contrôle réguliers, déterminé en concertation avec *l'organisme de contrôle technique* et les fabricants concernés.

Art. 8. (1) L'entreprise partenaire marque son accord avec les vérifications et audits périodiques des équipements, appareils et installations effectués par *l'organisme de contrôle technique* et les auditeurs commis par l'ILNAS, la première vérification ayant lieu dès avant la mise en œuvre du CTE.

A ces fins elle autorise les représentants de *l'organisme de contrôle technique* et les auditeurs à procéder à des essais sur les équipements et appareils en vue d'une comparaison de ceux-ci destinée à déceler d'éventuelles dérives de mesure.

(2) Elle accepte que les équipements, appareils et installations ayant fait l'objet d'une inspection intervenue dans les conditions du paragraphe 1er porte une marque de contrôle en attestant la conformité aux stipulations de la présente convention et portant la date de son échéance.

(3) Seuls des équipements, appareils et installations portant la marque de contrôle peuvent servir dans le cadre du CTE. Tout remplacement d'un équipement ou d'un appareil doit avant sa mise en service faire l'objet d'une nouvelle inspection de la part de *l'organisme de contrôle technique*.

(4) L'entreprise partenaire veille aux inspections de sécurité et étalonnages légalement prévus des équipements, appareils et installations servant dans le cadre du CTE.

(5) L'entreprise partenaire est tenue par les exigences qui se dégagent pour le CTE de la norme ISO/CEI 17020 qui s'appliquent en vertu de l'accréditation de *l'organisme de contrôle technique*.

Chapitre V. Les modalités d'exécution du CTE

Art. 9. En vue de la mise en œuvre du CTE l'entreprise partenaire désigne une personne de contact, qui justifie des compétences utiles sur le plan technique, et qui est chargée d'assumer les relations courantes avec *l'organisme de contrôle technique*. Elle informe celui-ci dans les plus brefs délais des coordonnées de cette personne ainsi que d'éventuels changements concernant celle-ci.

Art. 10. *(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)* «Le CTE est assuré par des équipes d'au moins 2 inspecteurs. Si l'entreprise partenaire est un organisme sans but lucratif et que seuls des véhicules construits ou immatriculés pour la 1ère fois il y a au moins 20 ans sont contrôlés, le CTE pourra être assuré par un seul inspecteur.»

Art. 11. La durée d'un CTE par garage partenaire porte sur au moins 4 heures d'affilée.

Les inspecteurs affectés au CTE ont droit à une interruption de travail

– de 10 minutes après 2 heures de travail, cette interruption étant à charge de l'entreprise partenaire,
– de 30 à 60 minutes après 4 heures de travail, cette interruption étant à charge de *l'organisme de contrôle technique*.

LOGO Organisme de contrôle		LOGO Atelier externe

Art. 12. Le CTE a lieu sur rendez-vous à convenir, à l'initiative de l'entreprise partenaire, jusqu'à 5 jours ouvrables avant la date du CTE.

Des demandes introduites à plus courte échéance ne sont retenues que dans les limites des disponibilités de *l'organisme de contrôle technique.*

L'organisme de contrôle technique se réserve de refuser des rendez-vous si le nombre des véhicules n'atteint pas un nombre minimum variant en fonction de la demande globale en matière de CTE.

Tout rendez-vous annulé ou modifié à l'initiative de l'entreprise partenaire à moins de 24 heures avant le CTE convenu autorise *l'organisme de contrôle technique* à mettre à la charge de celle-ci le temps réservé pour le CTE, mais non utilisé à ces fins.

Art. 13. L'entreprise partenaire soumet d'avance à *l'organisme de contrôle technique* par voie électronique un relevé des véhicules à contrôler avec l'indication du numéro d'immatriculation et de la marque des véhicules concernés. En vue des opérations de contrôle concernées, jusqu'à 15% des véhicules repris sur le relevé peuvent être remplacés par d'autres véhicules non repris en vue des opérations de contrôle concernés.

Art. 14. Dès avant le démarrage des opérations de CTE l'opérateur désigné en vertu de l'article 9 procède à la vérification du fonctionnement approprié des équipements et appareils, tout en documentant cette vérification sur la fiche de contrôle, dont le modèle fait l'objet de l'annexe II.

Cette fiche indique la date de la vérification et le résultat des contrôles effectués pour chaque équipement et appareil avec la mention de tout défaut ou non-conformité éventuellement constaté.

La fiche, signée par l'opérateur, est remise contre récépissé aux inspecteurs dès avant le démarrage des opérations de CTE.

Les opérations du CTE ne sont effectuées qu'après la remise de la fiche et à condition que celle-ci ne mentionne pas de défaut ou de non-conformité en relation avec le fonctionnement des équipements et appareils.

Art. 15. Toute non-conformité des équipements, appareils ou installations surgissant au cours des opérations de CTE autorise les inspecteurs de *l'organisme de contrôle technique* à interrompre ces opérations jusqu'au rétablissement des conditions prévues par la présente convention.

Art. 16. En vue de l'exécution des opérations du CTE les inspecteurs peuvent se faire présenter les documents de bord et le certificat de conformité des véhicules à contrôler.

Ils sont autorisés à retirer tout certificat de contrôle technique, toute vignette de conformité ainsi que tout certificat d'immatriculation échu ou invalide et à remettre au représentant de l'entreprise partenaire un nouveau certificat de contrôle technique, une nouvelle vignette de conformité ou un nouveau certificat d'immatriculation qui, le cas échéant, ont une validité provisoire, et sont remplacés par *l'organisme de contrôle technique* avant l'échéance de cette validité.

Art. 17. Toute opération de CTE donne lieu à la remise d'un certificat de contrôle technique du véhicule contrôlé.

Le contrôle complémentaire d'un véhicule refusé, intervenant ou non lors d'un même CTE, comporte l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique.

Chapitre VI. Le mode de rémunération

Art. 18. *(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)* «La tarification du CTE a lieu sur base d'un prix forfaitaire conformément à l'article 20 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers.»

Le prix mis en compte porte sur la durée de présence effective des inspecteurs dans les locaux servant au CTE. Cette durée inclut l'interruption de 10 minutes que ***l****'organisme de contrôle technique* fait valoir en application de l'article 11, alinéa 2.

Chaque demi-heure entamée compte pour une demi-heure entière.

Les frais administratifs et de déplacement de *l'organisme de contrôle technique* sont mis en compte moyennant un forfait de 30 euros.

Art. 19. *L'organisme de contrôle technique* et l'entreprise partenaire conviennent d'évaluer ensemble les possibilités conduisant à pérenniser leur partenariat sous forme d'application de tarifs dégressifs et autres mesures similaires.

Les mesures à appliquer font l'objet d'un avenant à la présente convention.

LOGO Organisme de contrôle		LOGO Atelier externe

(. . .) *(Abrogé par le règlement grand-ducal du 4 mai 2016)*

Chapitre VIII. L'interprétation de la convention et le règlement des différends

Art. «21.»[1] La nullité ou toute autre forme de vice qui affecterait une ou plusieurs clauses de la présente convention n'affecte en rien la validité de la convention ou celle des autres clauses que celle-ci comporte

En cas de clause déclarée nulle ou affectée d'un vice, les parties s'accordent dans les meilleurs délais pour la remplacer par voie d'avenant.

Le fait, par l'une ou l'autre partie de ne pas exiger l'exécution par l'autre partie de l'une quelconque de ses obligations, n'affecte en aucune façon le droit de demander ladite exécution à une date ultérieure et ne peut donc être considéré comme une renonciation aux droits découlant desdites obligations.

Art. «22.»[1] Le droit luxembourgeois est applicable à la présente convention.

Tout différend découlant de la présente convention ou en relation avec celle-ci fait l'objet d'une tentative d'accord amiable entre les parties.

(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)

«Si l'interprétation ou l'application de la présente convention donne lieu à un différend qui n'a pas pu être réglé à l'amiable entre parties dans un délai de douze mois, chacune des deux parties peut recourir à l'arbitrage ou à une procédure judiciaire.»

Si dans les trois mois à compter de la demande d'arbitrage émanant de l'une des parties, il n'y a pas d'entente sur le choix du ou des arbitres, l'une quelconque des parties peut demander au président du Conseil d'Etat de désigner un arbitre unique devant lequel le différend est renvoyé pour décision.

La sentence arbitrale est obligatoire pour les parties.

Pour le surplus le Titre unique «Des arbitrages» du Livre III du Nouveau Code de procédure civile est applicable.

(Règl. g.-d. du 4 mai 2016)

«En cas d'une procédure judiciaire, les juridictions de l'arrondissement de Luxembourg seront seules compétentes pour régler les différends entre parties relatifs à l'interprétation, l'application ou l'exécution de la présente convention.»

Fait à , le XX XX XXXX en autant d'exemplaires que de parties.

Pour *l'organisme de contrôle technique*	Pour XXXX
XXXX	XXXX
XXXX	XXXX

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 4 mai 2016.

ANNEXE 1: Équipements et installations requis pour le CTE

1. freinomètre à rouleaux (A1, A2, A3, A4), avec blocage automatique du résultat de l'essai à la fin de celui-ci

   (A1) peut être remplacé par un décéléromètre pour le contrôle des freins de tracteurs et de machines

   (A2) les freinomètres à rouleaux destinés à l'inspection de véhicules d'une masse supérieure à 3,5t doivent correspondre aux exigences des normes ISO 21069-1 et ISO 21069-2

   (A3) pour l'inspection de motocycles le freinomètre doit disposer d'un mode manuel permettant son activation et d'une plaque de guidage adaptée

   (A4) freinomètre adapté à l'utilisation de véhicules munis d'une traction à toutes roues motrices
2. manomètre (A2), muni d'un tuyau de raccordement ISO d'une longueur d'au moins six (6) m

   (A2) seulement requis pour le contrôle de véhicules équipés d'un système de freinage à air comprimé
3. ripomètre
4. luminoscope
5. pont-élévateur ou fosse d'inspection, éclairé de façon adéquate et équipé d'un cric et d'une lampe du type baladeuse
6. analyseur de gaz (A3), fonctionnant sur base de rayons infrarouges et permettant la mesure de la teneur des gaz d'échappement en CO (%) ainsi que de la valeur 'λ' d'un système de régulation catalytique à trois voies

   (A3) seulement requis pour le contrôle des émissions de véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence ou gaz)
7. opacimètre (A4), fonctionnant suivant le principe de la mesure du flux partiel et permettant la mesure du coefficient d'absorption 'k'

   (A4) seulement requis pour le contrôle des émissions de véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel)

   et immatriculés depuis plus de dix (10) mois
8. détecteur de jeu
9. extincteur, dûment contrôlé et certifié, à portée de main de l'endroit où ont lieu les inspections
10. trousse de premier secours, à portée de main de l'endroit où ont lieu les inspections
11. installations sanitaires (vestiaire, lavabo, toilette)
12. équipement de bureau (pupitre, chaise, fax, photocopieur)
13. ligne téléphonique, y compris un téléphone fixe ou portable
14. un accès Internet à haut débit, type DSL permettant une connexion VPN entre l'atelier de l'entreprise-CTE et le site de l'organisme de contrôle technique

☐ Les différents appareils de mesure doivent de préférence être disposés en ligne droite et à l'intérieur d'un hall couvert et chauffé.

☐ Suivant les spécifications de l'équipement, il se peut que pour certaines catégories de véhicules son utilisation n'est pas possible. Il appartient au garage-partenaire de s'assurer qu'il dispose d'un équipement adéquat lorsqu'il accepte des véhicules pour une session de contrôle technique en entreprise.

☐ Afin d'éviter tout accident grave, il est strictement interdit de contrôler des remorques sur des ponts élévateurs.

☐ Le contrôle technique périodique des motocycles ne pourra être effectué que si le freinomètre répond aux exigences techniques requises (le freinomètre doit être équipé d'un mode de contrôle pour les motocycles).

☐ Toutes les mesures réalisées doivent être rattachées à un étalon national ou international! A condition que la preuve de ce raccordement est difficilement réalisable pour des raisons techniques, l'organisme de contrôle technique peut s'accorder avec le garage-partenaire sur une éventuelle réalisation d'une intercomparaison aux fins de déterminer la fiabilité des équipements de mesure du garage partenaire. Ceci ne dispense pas ultérieurement le garage-partenaire de s'acquitter des obligations afférentes pour lesquels il s'est engagé dans la convention.

ANNEXE 2: Spécimen - formulaire pour documenter le contrôle de fonctionnement des équipements d'inspection

	FORMULAIRE **CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS**		
	Vérification :	Validation :	

	Entreprise CTE conventionnée :								État/Zustand "conforme":				
			Équipement technique d'inspection / Technische Prüfgeräte :				échéance/Fälligkeit			Oui/ja (*)		Non/nein	
			Opacimètre / Diesel-Abgastester	E1									
			Analyseur de gaz / Benzin-Abgastester										
			Ripomètre / Radlauftester ([1])	R3									
			Freinomètre / Bremsprüfstand ([2])	B3									
	Date / Datum:		Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L3									
			Ripomètre / Radlauftester ([1])	R1									
			Freinomètre / Bremsprüfstand ([2])	B1									
	Paraphe et/ou Cachet du Chef de service, ou son délégué, de l'entreprise CTE. / Unterschrift und/oder Stempel vom Abteilungleiter oder seines Beauftragten.		Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L1									
			Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L2									
			Équipement annexe / Sonstige Ausrüstung :										
			Détecteur de jeux/Achsspieldetektor ([1])	/									

			cric / Grubenheber ([1])	/								
			extincteur/Feuerlöscher:									
			État, présence et échéance du marquage de l'équipement par l'organisme de contrôle technique / Zustand, Präsenz und Ablauf des Fälligkeitsdatums der Kontrollorganmarkierungen									
			Divers (exp. portes, air comprimé, éclairage, bureau, etc.) / Verschiedenes (z.B. Türen, Luftdruck, Beleuchtung, Büro, u.s.w.)									
			(*) Lorsque l'équipement n'est pas conforme, préciser ci-après la nature du défaut (case "Remarque entreprise-CTE") Im Falle dass ein Gerät nicht "Konform" ist, ist die Natur des Mangels anzugeben.									
	(Le signataire doit pouvoir faire preuve d'une expérience/formation suffisante pour l'appréciation du bon fonctionnement des équipements d'inspection)		([1]) approprié pour véhicule P.L. & V.L. / geeignet für LKW & PKW			([2]) approprié pour PL. & VL. et 4x4 / geeignet für LKW, PKW & 4x4						
	Remarque Entreprise CTE / Bemerkung Unternehmen:			Nom et paraphe de l'agent de l'organisme de contrôle technique (pour accusé de réception/ Empfangsbestätigung): Remarque de l'organisme de contrôle technique								
	Les originaux des enregistrements doivent être vérifiés aux fins de garantir que toutes les informations pertinentes sont contenues, puis être conservés par le Chef de Station dans un classeur des enregistrements. En cas de non-conformité le Responsable Technique et le Chef de Service Entretien sont à informer dans les meilleurs délais. Une copie peut être conservée par l'entreprise-CT en question.					Enregistrement certifié conforme: (date/signature Chef de Station/Adjoint)						

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers,

(Mém. A - 8 du 28 janvier 2016, p. 406)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 30 août 2016.

(Mém. A - 181 du 2 septembre 2016, p. 2952)

Texte coordonné au 2 septembre 2016

Version applicable à partir du 6 septembre 2016

Chapitre 1er - La réception des véhicules routiers

Art. 1er.

(Règl. g.-d. du 30 août 2016)

(1) Tout type de véhicule routier, visé par

– le règlement modifié 168/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles,
– le règlement modifié 167/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers,
– la directive 2007/46/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, doit faire l'objet d'une réception par type européenne.

Le type de véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception par type européenne est désigné «type de véhicule homologué».»

(2) Tout type de véhicule routier pour lequel il n'existe pas de réception par type européenne en cours de validité doit faire l'objet d'une réception par type nationale, établie par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé «SNCA».

Le type de véhicule routier qui a fait l'ojet d'une réception par type nationale est désigné «type de véhicule agréé».

Art. 2.

La réception d'un type de véhicule selon les dispositions de l'article 1er fait l'objet d'un procès-verbal de réception qui doit contenir au moins les données techniques devant figurer sur le certificat d'immatriculation à établir pour les véhicules correspondant à ce type.

Lorsqu'il s'agit d'une réception par type européenne, le procès-verbal est dénommé «titre d'homologation».

Art. 3.

(1) Une réception nationale individuelle est délivrée pour un véhicule, à condition:

a) que ce véhicule ne présente ni de danger pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, ni de non-conformité sur le plan technique ou environnemental, et
b) que ce véhicule réponde aux dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques en vigueur au moment de sa construction, à moins:
   – d'être conçu suivant de nouvelles technologies,
   – d'être destiné à des essais scientifiques sur la voie publique, ou
   – de comporter des éléments techniques nécessaires à un usage spécial.

(2) Une réception nationale individuelle à titre personnel peut être délivrée dans les conditions du paragraphe 1er pour un véhicule importé sur demande du propriétaire ou détenteur au moment où celui-ci établit sa résidence normale au Luxembourg, à condition:

a) que ce véhicule ait été immatriculé en dernier lieu dans le pays de provenance du propriétaire ou détenteur au nom de celui-ci,
b) que le propriétaire ou détenteur puisse documenter sa situation régulière au Luxembourg conformément aux exigences de l'article 12, paragraphe 6.

(3) La réception nationale individuelle d'un véhicule donne lieu à une inscription spéciale à la rubrique «REMARQUES» du certificat d'immatriculation de ce véhicule, établissant que cette réception est intervenue dans les conditions du paragraphe 1er ou dans celles du paragraphe 2.

Art. 4.

(1) Lorsqu'un véhicule routier est conforme à un type de véhicule homologué ou à un type de véhicule agréé, il est considéré respectivement comme «véhicule homologué» ou «véhicule agréé». Un véhicule homologué ou agréé est exempt de la réception nationale individuelle en vue de son immatriculation au Luxembourg, sauf si son propriétaire ou détenteur ne peut pas présenter un certificat de conformité européen ou national valable.

(2) Lorsqu'un véhicule homologué ou agréé est modifié ou transformé au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou modifié moyennant l'incorporation ou le montage de systèmes ou composants non homologués ou non homologués pour ce véhicule, il doit, en vue de son immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception nationale individuelle, établie par la SNCA.

Art. 5.

(1) Aux fins d'une réception par type nationale ou d'une réception nationale individuelle selon les dispositions de l'article 1er, paragraphe 2, ou de l'article 4, la SNCA peut exiger tout certificat, procès-verbal, attestation ou note descriptive, mentionnant les données pour lesquelles les systèmes, composants et entités techniques du type de véhicule ou du véhicule ont été calculés et dimensionnés et documentant le niveau de performance de ceux-ci.

Les documents visés à l'alinéa 1 peuvent être délivrés soit par une autorité de réception compétente d'un autre pays, soit par le constructeur du type de véhicule ou du véhicule ou son mandataire officiel, soit par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues. Le cas échéant, la SNCA peut exiger une traduction légalisée, dans une des langues prévues par la loi du 24 janvier 1984 sur le régime des langues, de tout document présenté en vertu des dispositions du présent paragraphe.

(2) Si un véhicule a subi une modification, transformation ou réparation de nature à changer une des caractéristiques techniques figurant sur son titre d'homologation ou autre procès-verbal de réception, son certificat de conformité ou son certificat d'immatriculation, la réception nationale individuelle du véhicule se fait sur base d'une note, établie et signée soit par l'assembleur ou le réparateur du véhicule, soit par l'atelier de transformation visé à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, soit par un des services techniques visés au paragraphe 1er. Cette note décrit la modification, transformation ou réparation effectuée et comporte l'attestation que cette modification, transformation ou réparation a été effectuée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes, et qu'elle n'affecte ni la sécurité ni le comportement environnemental du véhicule.

Art. 6.

(1) Les véhicules routiers dont la validité de la réception par type européenne est échue peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens des directives européennes visées à l'article 1er, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10% du nombre des véhicules correspondant au type de véhicule concerné, s'il s'agit de véhicules de la catégorie M1 ou 30% du nombre des véhicules correspondant au type de véhicule concerné, s'il s'agit de véhicules d'une catégorie autre que la catégorie M1, qui ont été immatriculés au Luxembourg au cours des douze mois avant ladite échéance.

(2) L'immatriculation visée au paragraphe 1er ne peut être accordée après un délai de six mois suivant l'échéance de la validité de la réception par type européenne que sur autorisation spéciale du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après dénommé «le ministre».

L'autorisation ministérielle est délivrée à condition que la demande afférente indique les motifs de l'immatriculation des véhicules de fin de série concernés et comporte les numéros d'identification de ces véhicules. Les véhicules visés par cette autorisation doivent être présentés à l'immatriculation:

– dans les douze mois à compter de l'échéance de la validité de la réception par type européenne, s'il s'agit de véhicules complets ayant été construits en une seule étape;
– dans les dix-huit mois à compter de l'échéance de la validité de la réception par type européenne, s'il s'agit de véhicules complétés, ayant été construits en plusieurs étapes.

Chapitre 2 - L'immatriculation des véhicules routiers

Art. 7.

(1) Sans préjudice des dispositions prévues aux paragraphes 2, 3 et 4, tout véhicule routier appartenant à ou étant detenu par une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg ou appartenant à ou étant détenu par une personne morale qui y a son siège social ne peut être mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg qu'à condition d'y avoir été dûment immatriculé et d'être couvert par un certificat d'immatriculation valable.

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

Les véhicules militaires autres que les véhicules de l'Armée ne peuvent être mis en circulation sur la voie publique que sous le couvert de plaques rouges, dans les conditions des articles 39 et 40.

Les véhicules soumis à l'immatriculation au Luxembourg sans être soumis au contrôle technique périodique en vertu des dispositions de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, ne peuvent être mis en circulation sur la voie publique que sous le couvert d'une vignette de conformité en cours de validité.

(2) L'obligation d'immatriculation au Luxembourg pour un véhicule n'est pas donnée lorsque celui-ci est mis à la disposition d'une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg, par le propriétaire ou détenteur, personne physique ou morale ayant respectivement sa résidence normale ou son siège social dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse, à condition que la personne qui en dispose utilise elle-même le véhicule en sa qualité de salarié, d'administrateur ou de gérant du propriétaire ou détenteur, et que le véhicule soit valablement immatriculé dans le pays où le propriétaire ou le détenteur a respectivement sa résidence normale ou son siège social.

(3) Un véhicule qui est soumis à l'immatriculation au Luxembourg en vertu des dispositions du paragraphe 1er, mais qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale qui n'y a pas son siège social, ne peut être immatriculé au Luxembourg que dans les conditions suivantes:

a) lorsque ce véhicule est mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg d'affilée par une personne physique y ayant sa résidence normale, dans des circonstances autres que celles du paragraphe 2, ou par une personne morale y ayant son siège social, l'immatriculation du véhicule doit avoir lieu au plus tard un mois après la prédite mise en circulation;

b) lorsqu'il est destiné à être exporté endéans les trois mois après son immatriculation, à condition que le dernier vendeur du véhicule soit une personne ayant sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, et que le propriétaire ou le détenteur au nom duquel le véhicule est immatriculé est identifié, dans le cas d'une personne physique, sur base du document prévu à l'article 12, paragraphe 8, et dans le cas d'une personne morale, sur base d'une pièce justificative documentant son siège social; dans ce cas, le véhicule doit être pourvu des plaques d'immatriculation visées à l'article 21, sous g), qui sont délivrées par la SNCA.

(4) Lorsqu'une personne physique, qui établit sa résidence normale au Luxembourg, ou lorsqu'une personne morale, qui établit son siège social au Luxembourg est propriétaire ou détenteur d'un véhicule immatriculé à son nom dans un autre pays ou qu'elle bénéficie, dans des circonstances autres que celles visées au paragraphe 2, de la mise à disposition d'un véhicule immatriculé dans un autre pays au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, elle doit se conformer aux dispositions du paragraphe 1er dans un délai de six mois, à compter du jour de l'établissement de la résidence normale ou du siège social au Luxembourg.

(5) Tout véhicule routier appartenant à une personne physique ou morale qui a sa résidence normale ou son siège social dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse et qui y est autorisée à faire de la location de véhicules routiers sans chauffeur peut, sur base du document d'immatriculation établi par les autorités compétentes de cet État, être mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg par une personne y ayant sa résidence normale ou son siège social, à condition que le véhicule en question ait été mis à la disposition de cette personne sur base d'un contrat de location et qu'il ne soit pas maintenu en circulation sur la voie publique au Luxembourg au-delà d'un mois suivant la date de conclusion de ce contrat.

Toute personne mandatée à cet effet par une société autorisée à faire la location de véhicules routiers sans chauffeur au Luxembourg peut y conduire, même si elle y a sa résidence normale, un véhicule de location sans chauffeur immatriculé dans un autre pays, à condition que cette conduite ne se fasse qu'à la seule fin soit de conduire le véhicule en question à un lieu de dépôt, soit de le ramener au lieu d'origine de sa mise en location au Luxembourg ou à l'étranger.

(6) Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1er à 5, le ministre peut, dans des cas exceptionnels et sur demande dûment motivée:

a) accorder une dispense temporaire d'immatriculation pour des véhicules utilisés pour des missions particulières ou pour des missions à durée limitée;

b) autoriser une immatriculation temporaire, pour une durée ne dépassant pas six mois, d'un véhicule qui, en vertu des dispositions du paragraphe 1er, alinéa 2, ne peut pas faire l'objet d'une immatriculation au Luxembourg;

c) autoriser l'immatriculation à titre exceptionnel, pour une durée limitée ou non, d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, à condition pour cette personne:
   – de justifier d'attaches professionnelles au Luxembourg, sans que ces attaches professionnelles ne dérivent toutefois d'un contrat de travail avec un employeur établi au Luxembourg,
   – d'établir que l'utilisation du véhicule à immatriculer se fait dans le cadre de ou en relation avec l'exercice d'une activité professionnelle principale au Luxembourg au titre de travailleur indépendant, pour laquelle elle est dûment autorisée et sujette à l'imposition fiscale luxembourgeoise, et
   – d'établir qu'elle est affiliée à un organisme de sécurité sociale au Luxembourg, sinon de justifier qu'une telle affiliation n'est légalement pas requise dans son cas particulier.

(7) Lorsque le certificat d'immatriculation d'un véhicule est restitué à la SNCA ou à une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse en vue

de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation au nom du même propriétaire ou détenteur, l'ancien véhicule peut rester immatriculé temporairement sur demande de ce propriétaire ou détenteur.

Cette immatriculation est documentée par un certificat d'immatriculation temporaire, qui reste valable jusqu'à la fin du troisième jour ouvrable à compter de la remise du certificat d'immatriculation, à condition d'être accompagné d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme à l'original par la SNCA ou par une personne déléguée par celle-ci et répondant aux conditions de l'alinéa 1.

(8) Lorsque pour un véhicule soumis à l'immatriculation au Luxembourg rien ne s'oppose du point de vue technique et sécurité à la mise en circulation sur la voie publique de ce véhicule, mais qu'un ou plusieurs documents requis en vue de l'immatriculation du véhicule ne répondent pas à toutes les exigences administratives, les non-conformités constatées étant toutefois susceptibles de pouvoir être redressées endéans la durée de l'immatriculation provisoire, ce véhicule peut faire l'objet d'une immatriculation provisoire, pour une durée maximale de trois mois; dans ce cas, seule la partie I du certificat d'immatriculation visé à l'article 9, paragraphe 1er, est délivrée.

(9) L'immatriculation d'un véhicule au nom de plusieurs propriétaires ou détenteurs est exclue.

Toutefois, au cas où un véhicule destiné à être immatriculé au Luxembourg appartient à plusieurs propriétaires, la demande en vue de l'immatriculation de ce véhicule peut comporter les données de tous ces propriétaires et spécifier celui dont les données vont figurer sur le certificat d'immatriculation. Dans ce cas, la mention «Véhicule appartenant à plusieurs propriétaires» est inscrite à la rubrique «REMARQUES» du certificat d'immatriculation.

(10) Un véhicule qui a été immatriculé en vertu du paragraphe 4, sur base d'une réception nationale individuelle à titre personnel, ne peut pas faire l'objet d'une transcription au Luxembourg.

(11) Les données des véhicules immatriculés au Luxembourg, qui sont traitées sur support informatique et qui comportent au moins les informations prévues à l'annexe 1, sont collectées et transmises au ministre par la SNCA.

Les données concernant les véhicules sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique agréés, dans la mesure où ces données sont nécessaires aux fins d'une exécution des opérations de contrôle technique en conformité avec les exigences afférentes du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers.

Art. 8.

(1) Un véhicule ne peut être couvert, selon le cas, que par un seul certificat d'immatriculation ou un seul certificat d'immatriculation temporaire dont la durée de validité tient compte des dispositions de l'article 7.

(2) Le certificat d'immatriculation d'un véhicule est délivré sur base du certificat de conformité européen ou national valable relatif à ce véhicule ou, à défaut d'un tel certificat, sur base du procès-verbal de la réception nationale individuelle du véhicule. Le certificat d'immatriculation est remis par la SNCA au propriétaire ou détenteur du véhicule concerné ou à une personne que celui-ci a mandatée dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4.

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule est sujette au paiement de la taxe afférente prévue au règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

(3) Le certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule est remis au propriétaire ou détenteur de ce véhicule par la SNCA ou par une personne que celle-ci a déléguée à ces fins en vertu des dispositions de l'article 7, paragraphe 7.

(4) La vignette de conformité d'un véhicule est délivrée par la SNCA, sur le vu soit du véhicule qui doit en être muni, soit de son certificat de conformité européen, de son certificat de conformité national ou de sa réception individuelle nationale.

Elle est valable pendant l'année de sa délivrance ainsi que pendant les quatre années suivantes. Son attribution est sujette au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1er, rubrique 14°.

Art. 9.

(1) Le certificat d'immatriculation se compose d'une partie I et d'une partie II, dont chacune est pliable en quatre volets, d'une hauteur de 10,5 cm et d'une largeur de 7,45 cm. Ces parties sont conformes au modèle reproduit à l'Annexe 2.

La partie I du certificat d'immatriculation est de couleur grise et la partie II est de couleur jaune.

La partie I et la partie II du certificat d'immatriculation mentionnent au moins les données prévues à l'Annexe 1.

Les certificats d'immatriculation sont protegés contre la falsification moyennant l'insertion de graphismes géométriques, d'un filigrane représentant les armoiries du Grand-Duché de Luxembourg ainsi que d'impressions fluorescentes, représentant des véhicules routiers schématisés.

(2) Le certificat d'immatriculation temporaire est de couleur blanche. Il a une hauteur de 29,7 cm et une largeur de 21 cm.

Il est établi suivant le modèle reproduit à l'Annexe 3 et mentionne au moins les données reprises sur ce modèle.

(3) Le document émis en vue de l'immatriculation dans un pays étranger, d'un véhicule ayant été immatriculé au Luxembourg est délivré sous forme de la restitution des deux parties du certificat d'immatriculation, portant l'inscription «véhicule non immatriculé» placée en diagonale sur le document invalidé.

(4) La vignette de conformité correspond à un modèle agréé par le ministre. Les dimensions et la couleur de cette vignette peuvent varier selon le type de véhicule ou selon l'année de leur délivrance.

Art. 10.

Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule au Luxembourg ou de l'obtention d'un certificat d'immatriculation, d'une vignette de conformité, d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'immatriculation d'un véhicule ou de toute autre opération administrative dans le cadre de la mise en circulation sur la voie publique ou de la mise hors circulation sur la voie publique d'un véhicule au Luxembourg, le requérant est tenu de présenter à la SNCA une demande écrite et signée, dont le modèle est approuvé par le ministre, et d'y joindre les pièces justificatives requises, selon le cas, en vertu de l'article 11, afin de documenter:

a) les droits de propriété sur le véhicule;

b) le respect de la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA);

c) le respect de la réglementation en matière de droits d'entrée ainsi que des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation de véhicules routiers;

d) la couverture du véhicule par une assurance de responsabilité civile pour véhicules automoteurs;

e) la conformité technique du véhicule à un type réceptionné;

f) la situation régulière au Luxembourg du propriétaire ou du détenteur du véhicule;

g) le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 ainsi que du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1er, rubrique 14°;

h) la couverture du véhicule par un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré dans les conditions de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955;

i) l'existence de toute autorisation requise en vertu de la loi précitée du 14 février 1955 ou du présent règlement ou en vertu d'autres lois ou règlements régissant la réception et l'immatriculation du véhicule;

j) l'identité de la personne ayant introduit ou présenté la demande en question.

Art. 11.

(1) Aux fins de l'immatriculation au Luxembourg d'un véhicule neuf, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1er, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8.

Si le véhicule à immatriculer a parcouru au moins 1.500 km, il y a lieu de produire en outre une ou plusieurs déclaration (s) attestant le kilométrage effectivement parcouru par le véhicule en question. Dans ce cas, l'année de fabrication du véhicule est considérée comme année de sa première mise en circulation; à défaut de connaître l'année de fabrication exacte d'un véhicule, celle-ci est déterminée par la SNCA sur base des documents et des informations dont celle-ci dispose.

(2) Aux fins de l'immatriculation ou de la transcription au Luxembourg d'un véhicule d'occasion ayant en dernier lieu été immatriculé à l'étranger, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1er, 2, 3, 4, 6, 7, 8 et 9 sous (b).

Lorsque ce véhicule a été immatriculé dans un autre pays de l'Espace Économique Européen pendant au moins six mois et qu'il a parcouru au moins 6.000 km, le document prévu à l'article 12, paragraphe 2, n'est pas exigé.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois à partir du 1er février 2016, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 5.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois depuis plus de quatre ans, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 10, sous (a) ou (b).

(3) Aux fins de la transcription d'un véhicule d'occasion ayant en dernier lieu été immatriculé au Luxembourg, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1er, 4, 6, 7, 8 et 9 sous (a). Lorsque ce véhicule a été immatriculé au nom d'une personne décédée et qu'il est transcrit au nom du conjoint survivant, le timbre de chancellerie prévu à l'article 12, paragraphe 7, n'est pas exigé.

Lorsque, au moment de sa transcription, ce véhicule se trouve sous le régime de la franchise de la TVA ou des droits douaniers, il y a lieu de produire en outre, selon le cas, la ou les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 2 et 3.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois à partir du 1er février 2016, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 5.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois depuis plus de quatre ans, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 10, sous (b).

(4) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule neuf ou d'occasion dans les conditions de l'article 7, paragraphe 3 sous b), il y a lieu de produire, selon le cas, les pièces justificatives requises en vertu du paragraphe 1er, 2 ou 3, à l'exception du document prévu à l'article 12, paragraphe 6.

(5) Aux fins de l'immatriculation d'une ambulance, d'un véhicule d'incendie, d'un véhicule de secours, d'un taxi, d'un corbillard, d'une voiture de location ou d'un véhicule de location sans chauffeur, il y a lieu de produire, outre les pièces justificatives

requises en vertu du paragraphe 1er, 2, 3 ou 4, un document attestant l'autorisation du propriétaire ou détenteur du véhicule visé d'exercer l'activite à laquelle ce véhicule est destiné.

(6) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule au nom d'un détenteur, le propriétaire de ce véhicule doit y marquer son accord par écrit.

(7) Aux fins de l'immatriculation ou de la transcription d'un véhicule qui a fait l'objet d'une modification ou transformation au sens de à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, la SNCA peut requérir la production, outre les pièces justificatives requises en vertu des paragraphes 1er à 6, d'une attestation de modification ou de transformation établie suivant le modèle reproduit à l'Annexe 4 soit par l'atelier visé à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, soit par un des services techniques visés à l'article 5, paragraphe 1er.

Aux fins de l'obtention d'un nouveau certificat d'immatriculation pour un véhicule immatriculé qui a fait l'objet soit d'une réparation, soit d'une modification ou transformation au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 5, 9 et 10 sous (b) ainsi que, au cas où la SNCA l'exige, l'attestation de modification ou de transformation visée à l'alinéa précédent.

(8) Aux fins de la délivrance du document prévu à l'article 9, paragraphe 3, pour un véhicule ayant été immatriculé au Luxembourg, il y a lieu de produire le document prévu à l'article 12, paragraphe 1er. Si ce véhicule se trouve sous le régime de la franchise de la TVA ou des droits douaniers, il y a lieu de produire en outre, selon le cas, la ou les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 2 et 3.

Art. 12.

(1) Aux fins de documenter les droits de propriété relatifs à un véhicule routier, il y a lieu de produire une facture, un contrat de vente, une déclaration de cession, un acte notarié, un certificat de succession délivré par le receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines ou un certificat de vente publique délivré par un huissier de justice ou un document en tenant lieu, le ou les documents produits devant satisfaire aux conditions suivantes:

– tout document doit permettre l'identification sans équivoque du véhicule, du vendeur ou cédant de ce véhicule ainsi que de son acheteur ou acquéreur, dans les formes de l'article 13, paragraphe 7;
– les documents en question doivent émaner soit du constructeur du véhicule ou de son mandataire officiel, s'il s'agit d'un véhicule neuf, soit de la personne qui est reprise sur le dernier document d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, s'il s'agit d'un véhicule d'occasion.

Lorsque le véhicule a fait l'objet d'une ou de plusieurs cessions de propriété depuis la vente soit par le constructeur ou par son mandataire officiel, s'il s'agit d'un véhicule neuf, soit par la personne qui est reprise sur le dernier document d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, s'il s'agit d'un véhicule d'occasion, il y a lieu de produire les pièces justificatives qui permettent de documenter de façon non équivoque toutes les cessions de propriété successives.Toutefois, la documentation des cessions de propriété antérieures n'est pas exigée, lorsque parmi les propriétaires successifs du véhicule qui n'ont pas fait procéder à une immatriculation de ce véhicule, il y a une personne justifiant, soit au moyen d'un numéro TVA européen valable, soit au moyen d'une pièce justificative officielle du pays d'établissement de cette personne documentant la légalité de cet établissement et datant de moins de six mois, être en possession d'une autorisation de faire le commerce dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse. Il en est de même lorsqu'un notaire, un huissier de justice, un receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines certifie une cession de propriété intermédiaire.

(2) Aux fins de documenter pour un véhicule routier le respect de la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), il y a lieu de produire le ou les documents prévus au paragraphe 1er, à condition pour ces documents de faire mention de façon non équivoque du numéro de TVA luxembourgeois ou européen du vendeur du véhicule ou du propriétaire au nom duquel est sollicitée l'immatriculation du véhicule au Luxembourg, soit la quittance relative au paiement de la TVA, soit un certificat de franchise ou un autre certificat délivré par l'Administration de l'enregistrement et des domaines et attestant la situation réguliere du véhicule au Luxembourg du point de vue de la réglementation relative à la TVA.

(3) Aux fins de documenter pour un véhicule routier le respect de la réglementation en matière de droits d'entrée ainsi que des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation de véhicules routiers, il y a lieu de produire soit une des vignettes («705» ou «ATV») prévues par la réglementation douanière de l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL), soit un certificat délivré par l'Administration des douanes et accises et attestant la situation régulière du véhicule au Luxembourg du point de vue de la réglementation douanière.

(4) Aux fins de documenter pour un véhicule routier l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, il y a lieu de produire une attestation d'assurance délivrée par une compagnie d'assurance agréée à cette fin et certifiant la couverture du véhicule par une police d'assurance en cours de validité le jour de la délivrance du certificat d'immatriculation ou de la vignette de conformité.

L'attestation d'assurance doit être conforme au modèle approuvé par le ministre et comporter au moins les indications suivantes: les nom(s), prénom(s) et adresse du titulaire de la police d'assurance ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social, le nom et la signature de la compagnie d'assurance, les dates de prise d'effet et d'expiration de l'attestation ainsi que, pour les véhicules, leur numéro d'immatriculation et leur numéro d'identification.

(5) Aux fins de documenter la conformité technique d'un véhicule routier à un type réceptionné, il y a lieu de produire le certificat de conformité européen ou national visé à l'article 4, paragraphe 1er de la loi précitée du 14 février 1955. A défaut d'un tel certificat, les dispositions de l'article 4 s'appliquent. Si le véhicule n'a pas besoin d'être présenté à la SNCA en vue de son immatriculation, il y a en outre lieu de transmettre une photo de la plaque du constructeur du véhicule visée à l'annexe du règlement (UE) n° 19/2011 modifié, concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés.

(6) Aux fins de documenter la situation régulière au Luxembourg du propriétaire ou du détenteur d'un véhicule routier, celui-ci doit faire l'objet d'une inscription au registre national des personnes physiques et morales avec une adresse au Luxembourg reconnue valable par le gestionnaire de ce registre. A défaut d'un tel enregistrement, il y a lieu de produire:

– dans le cas d'une personne physique, un certificat de résidence datant de moins d'un mois, délivré par la commune territorialement compétente et attestant la résidence normale de cette personne;
– dans le cas d'une personne morale ayant son siège social au Luxembourg, un extrait du Registre de commerce et des sociétés datant de moins d'un mois et attestant que la personne visée est légalement établie au Luxembourg.

(7) Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981, il y a lieu d'apposer des timbres de chancellerie sur la demande en vue de l'immatriculation du véhicule, d'une valeur représentant le montant de la taxe due.

(8) Aux fins de l'identification d'une personne physique et de la vérification de sa signature, la présentation d'un passeport, d'une carte d'identité ou de tout autre document permettant ces identification et vérification est exigée.

(9) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule ayant précédemment été immatriculé, il y a lieu de produire:

a) les parties I et II du certificat d'immatriculation, si l'immatriculation précédente a eu lieu au Luxembourg;
b) le document d'immatriculation étranger ainsi que, le cas échéant, le certificat de contrôle technique étranger, si le véhicule a précédemment été immatriculé à l'étranger ou, à défaut du document d'immatriculation étranger, un certificat attestant la cessation, l'invalidation ou l'expiration de l'immatriculation antérieure ainsi que le retrait, l'invalidation ou la destruction, par l'autorité compétente, du document afférent.

(10) Aux fins de documenter la situation régulière d'un véhicule en matière du contrôle technique, il y a lieu, selon le cas, de produire:

a) un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré pour ce véhicule par un organisme autorisé à cette fin dans un pays de l'Espace Économique Européen ou de la Suisse;
b) un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré pour ce véhicule par un organisme de contrôle technique agréé au Luxembourg en vertu de l'article 4ter, paragraphe 1er, de la loi précitée du 14 février 1955.

Art. 13.

(1) Le vol, la perte, la destruction ou l'endommagement d'un certificat d'immatriculation, d'une partie d'un certificat d'immatriculation ou d'une vignette de conformité donne droit à la délivrance d'un duplicata par la SNCA, sur base d'une demande dûment motivée.

Un duplicata de la partie II du certificat d'immatriculation n'est délivré qu'au propriétaire du véhicule concerné ou à une personne qu'il a mandatée à cette fin.

La délivrance d'un duplicata d'un certificat d'immatriculation ou d'une partie d'un certificat d'immatriculation est soumise au paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 hormis le cas du vol d'un document, attesté par une déclaration de vol établie par un fonctionnaire de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

Dans les hypothèses susmentionnées, la délivrance d'un duplicata d'une vignette de conformité est soumise au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1er, rubrique 14°.

(2) Lorsqu'un véhicule immatriculé au Luxembourg est cédé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage ou temporairement mis hors circulation sur la voie publique, le propriétaire ou le détenteur du véhicule doit en informer la SNCA dans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule prévue à l'Annexe 5, dûment complétée et signée. Cette information se fait sous pli recommandé ou par remise en mains propres, contre accusé de réception, aux guichets de la SNCA.

A l'information visée à l'alinéa précédent, il y a lieu de joindre:

– la partie I et la partie II du certificat d'immatriculation, dans le cas où un véhicule immatriculé est cédé, vendu, exporté, détruit ou mis hors d'usage;
– la partie I du certificat d'immatriculation, dans le cas où un véhicule immatriculé est temporairement mis hors circulation sur la voie publique.

Aux fins d'une nouvelle immatriculation dans un autre pays d'un véhicule qui a été immatriculé au Luxembourg et qui y a été définitivement mis hors circulation, le propriétaire de ce véhicule peut se faire délivrer par la SNCA le document prévu à l'article 9, paragraphe 3, dans les conditions de l'article 11, paragraphe 8.

(3) Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule immatriculé au Luxembourg change de résidence normale ou de siège social, il doit, endéans le mois suivant, faire procéder à l'inscription de sa nouvelle adresse par la SNCA sur la partie I du certificat d'immatriculation du véhicule concerné.

Si la nouvelle adresse figure dans le répertoire national des personnes physiques et morales, la SNCA transcrit cette adresse dans le dossier d'immatriculation concerné, sans frais pour le requérant. A défaut, la personne concernée doit, en vue de cette transcription, justifier sa situation régulière au Luxembourg en produisant le document prévu à l'article 12, paragraphe 6.

(4) Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier peut mandater par écrit une autre personne aux fins de procéder pour son compte à une des opérations visées à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 11, à l'article 36, paragraphe 2, ainsi qu'aux paragraphes 1er, 2 et 3 du présent article, à condition que le mandat mentionne:

– les coordonnées du mandataire et du mandant,
– l'opération et le véhicule sur lesquels porte le mandat,

et qu'il soit accompagné d'une copie du passeport ou de la carte d'identité du mandant ou d'un autre document permettant l'identification de celui-ci.

Toute personne justifiant d'une autorisation de faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse est de plein droit autorisée à faire procéder pour compte de ses clients aux opérations prévues à l'article 11 ainsi qu'aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

(5) Si une des opérations prévues à l'article 11 ainsi qu'aux paragraphes 1er, 2 et 3 du présent article est demandée pour compte d'une personne mineure, tout document présenté dans le cadre de cette opération doit être signé par une personne en droit d'exercer l'autorité parentale du mineur concerné.

(6) Chaque document à produire en vertu des dispositions du présent article ainsi que de celles des articles 11 et 12 doit être presenté en version originale ou, exception faite des documents prévus à l'article 12, paragraphes 3, 7, 9 et 10, sous forme d'une copie certifiée conforme à l'original par l'auteur du document original, un notaire, un fonctionnaire de la Police grand-ducale, un représentant d'une autorité communale, ou un agent de la SNCA mandaté à cette fin.

(7) Les documents à produire en vertu des dispositions du présent article ainsi que de celles des articles 11 et 12 doivent permettre l'identification du véhicule visé par son numéro d'identification, pour autant que le véhicule en soit pourvu, ainsi que l'identification, pour les personnes physiques concernées par les opérations visées, par leur numéro d'identification prévu par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques et, pour les personnes morales concernées par ces opérations, par leur numéro d'identité prévu par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales. A défaut de disposer des renseignements qui précèdent, l'identification du véhicule ou de la personne concernée par l'opération visée peut se faire par tout moyen équivalent.

(8) La SNCA est autorisée à établir et à retenir une copie de tout document qui lui est présenté dans le cadre des opérations visées au présent article ainsi qu'à l'article 11.

Tout document d'immatriculation ayant été établi par une autorité d'un pays étranger qui est presenté dans le cadre d'une des opérations visées à l'alinéa 1 est retenu par la SNCA. Sur leur demande, la SNCA renvoie aux autorités étrangères les documents que celles-ci ont délivrés et qu'elle a retenus.

Si dans le cadre de l'immatriculation au Luxembourg d'un véhicule ayant précédemment été immatriculé dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse un certificat de contrôle technique étranger en cours de validité, relatif à ce véhicule, est présenté, la SNCA mentionne sur ce certificat la durée de validité résiduelle de celui-ci, conformément aux dispositions prévues à cette fin au paragraphe 2 de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955.

(9) Le mandat pour signer le contrat relatif à la vente d'un véhicule, la déclaration relative à la cession d'un véhicule, la déclaration relative au kilométrage parcouru par un véhicule ou la déclaration relative à la perte d'un document doit être exprès et écrit. La signature du mandant doit dans ce cas être légalisée dans les formes du paragraphe 6.

Art. 14.

(1) La validité du certificat d'immatriculation ou de la vignette de conformité relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque:

a) l'échéance de validité est atteinte;
b) le document a été perdu ou il a été retiré par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises;
c) le véhicule a été perdu ou volé;
d) le véhicule a été déclaré détruit ou hors usage;
e) le véhicule est cédé à un nouveau propriétaire;

f) le véhicule a été modifié ou transformé conformément à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955;

g) pour un véhicule soumis a l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans; cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques;

h) pour un véhicule soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans;

i) pour un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques.

(2) Dans l'hypothèse du point d) du paragraphe 1er, l'immatriculation du véhicule concerné cesse de plein droit. La SNCA en saisit les données dans le fichier électronique, tout en assurant par ailleurs la conservation des données relatives à l'immatriculation annulée.

(3) L'expiration du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier oblige son titulaire à se faire délivrer un nouveau certificat en vue de la remise en circulation du véhicule concerné, qui n'est émis qu'à condition que la raison à l'origine de l'expiration du certificat d'immatriculation antérieur n'existe plus. Dans les cas visés aux points a), b), c) et f) du paragraphe 1er, la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation ne requiert pas de nouvelle procédure d'immatriculation.

Dans l'hypothèse du point f) du paragraphe 1er, le propriétaire ou le détenteur du véhicule concerné doit, en vue de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation faire soumettre le véhicule au contrôle de conformité prescrit à l'article 4, paragraphe 4, de la loi précitée du 14 février 1955. Dans ce cas, la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation se fait dans les conditions prévues à l'article 11, paragraphe 7, alinéa 2.

Art. 15.

La fiche caractéristique des véhicules de l'Armée comporte les indications suivantes:

– le signe distinctif spécial de l'Armée;
– le numéro d'identification du véhicule;
– un numéro d'identité;
– la marque du véhicule;
– le carburant du véhicule;
– la cylindrée et la puissance du véhicule.

Chapitre 3 - L'identification des véhicules routiers et les modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation

Section 1 - Les modes d'identification des véhicules routiers

Art. 16.

L'identification des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg se fait au moyen:

– d'un numéro d'identification qui y est attribué par son constructeur ou le mandataire de celui-ci, ainsi que
– d'un numéro d'immatriculation, attribué par le ministre et repris sur la ou les plaques d'immatriculation dont le véhicule est muni.

Section 2 - Les numéros d'identification des véhicules routiers

Art. 17.

Tout véhicule routier doit porter un numéro d'identification qui est frappé visiblement et lisiblement dans le châssis ou le cadre du véhicule par le constructeur ou par son mandataire. Ce numéro est différent pour chaque véhicule routier immatriculé au Luxembourg.

Le numéro d'identification est composé au minimum de trois et au maximum de dix-sept caractères alphanumériques. Ces caractères doivent avoir une hauteur de 7 mm et être séparés de toute autre inscription de façon qu'aucune confusion ne soit possible. Pour les motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers, il suffit d'une hauteur minimale de 4 mm. Si le numéro comprend dix-sept caractères, les trois premiers doivent représenter le code d'identification mondial du constructeur du véhicule concerné.

Art. 18.

Les véhicules routiers qui répondent aux dispositions du règlement 19/2011/UE précité sont réputés satisfaire aux dispositions de l'article 17. Il en est de même pour les motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers qui répondent aux dispositions de la directive modifiée 93/34/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

Art. 19.

Les dispositions des articles 17 et 18 ne sont pas applicables:

– aux motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers ayant été mis en circulation avant le 26 novembre 1975;

– aux autres véhicules routiers ayant été mis en circulation avant le 1er octobre 1971.

Section 3 - Les numéros d'immatriculation des véhicules routiers

Art. 20.

Le numéro d'immatriculation attribué à un véhicule routier lors de son immatriculation est le premier numéro disponible dans la série courante telle que définie dans l'Annexe 6.

Art. 21.

Des séries spéciales de numéros sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories de véhicules ainsi que pour l'immatriculation de véhicules affectés à un usage particulier des véhicules suivants:

a) Les véhicules de la Cour grand-ducale sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 19, ou sous un numéro compris entre 1 et 19, précédé des lettres CD.

b) Les véhicules du Service de Protection du Gouvernement sont immatriculés sous un numéro compris entre 20 et 50, ou sous un numéro compris entre 20 et 50, précédé des lettres CD.

c) Les véhicules appartenant aux catégories de personnes suivantes, jouissant d'un statut diplomatique reconnu par le Grand-Duché de Luxembourg, sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres CD:
   – ceux des membres du corps diplomatique accrédités et résidant au Grand-Duché de Luxembourg ainsi que ceux des agents des organismes internationaux établis au Luxembourg;
   – ceux du président, des vice-présidents, des présidents des groupes politiques et du secrétaire général du Parlement européen;
   – ceux des juges, des avocats généraux et du greffier de la Cour de justice de l'Union européenne;
   – ceux des membres et du secrétaire général de la Cour des comptes de l'Union européenne;
   – ceux du président et des vice-présidents de la Banque européenne d'investissement;
   – ceux des membres du conseil d'administration du Fonds européen d'investissement;
   – ceux du chef du bureau et du chef adjoint du bureau de l'Association européenne de libre-échange au Grand-Duché de Luxembourg;
   – ceux des membres des missions d'États accrédités auprès d'un organisme international établi au Luxembourg.

   Ce numéro comprend deux groupes à deux chiffres séparés par un tiret, le premier groupe désignant la représentation diplomatique ou l'organisme international, le deuxième groupe formant un numéro courant.

d) Les véhicules de la Chambre des députés sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 99, précédé de la lettre latine P.

e) Les véhicules de l'État sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres latines AA.

f) Les véhicules tombant sous l'application de la réglementation fixant la taxe sur les véhicules automoteurs de certaines catégories de véhicules à usage nécessairement limité sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédés des lettres latines ZZ.

g) Les véhicules immatriculés dans les conditions de l'article 7, paragraphe 3 sous b) se voient attribuer un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des deux chiffres du mois et des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin desquels expire la validité de l'immatriculation, les deux groupes de chiffres ainsi constitués étant superposés et séparés par un trait horizontal. Les plaques d'immatriculation de ces véhicules sont en outre munies des trois lettres latines EXP superposées.

Art. 22.

(1) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule soumis à l'immatriculation peut, moyennant une demande écrite au ministre, requérir pour l'immatriculation dudit véhicule l'attribution d'un numéro d'immatriculation personnalisé repris soit de la série courante, soit d'une des séries suivantes:

a) la série à quatre chiffres compris entre 1000 et 9999;

b) la série à cinq chiffres compris entre 10000 et 99999.

Ces numéros sont attribués en fonction de leur disponibilité.

Les numéros des séries à quatre ou à cinq chiffres sont attribués dans l'ordre de l'entrée des demandes afférentes auprès de la SNCA.

Aucune personne ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro de la série à quatre chiffres si un tel numéro lui a déjà été attribué.

(2) Un numéro d'immatriculation personnalisé attribué au propriétaire ou détenteur d'un véhicule immatriculé à son nom peut être transféré du véhicule en question sur un autre véhicule à immatriculer au nom de ce même propriétaire ou détenteur.

A défaut pour le propriétaire ou détenteur concerné d'avoir renoncé par écrit, au moment de la mise hors circulation sur la voie publique d'un véhicule qui a été immatriculé à son nom sous un numéro d'immatriculation personnalisé, au transfert de ce numéro sur un autre véhicule à immatriculer à son nom, l'attribution du numéro d'immatriculation personnalisé en question lui reste acquise pour une période de 36 mois, soit à partir de la mise hors circulation sur la voie publique du véhicule concerné dans les conditions de l'article 13, paragraphe 2, soit à partir de la transcription du véhicule concerné au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur sous un autre numéro d'immatriculation.

Par dérogation à l'alinéa 2 ainsi qu'au paragraphe 1er, alinéas 3 et 4, l'héritier, parent ou allié au premier degré d'une personne décédée, a droit au maintien du numéro personnalisé sous lequel le véhicule dont il a hérité est, le cas échéant, immatriculé. Il en est de même pour le nouveau propriétaire d'un véhicule historique ou pour le nouveau propriétaire de tout autre véhicule si celui-ci a été enregistré comme détenteur au moment de la transcription. Cette même règle s'applique également en cas de réimmatriculation d'un véhicule historique suite à la péremption du certificat d'immatriculation dans les conditions de l'article 4, paragraphe 8, de la loi précitée du 14 février 1955.

(3) L'autorisation ministérielle portant octroi d'un numéro d'immatriculation personnalisé porte le nom, le ou les prénoms ainsi que le domicile ou le siège social du requérant; cette autorisation doit être jointe à la demande introduite en vue de l'immatriculation du véhicule afférent.

L'attribution d'un numéro d'immatriculation personnalisé est sujet au paiement des taxes suivantes:

– 50 euros en cas de première attribution à un requérant d'un numéro qui n'a pas encore servi pour l'immatriculation d'un véhicule dont ce requérant est le propriétaire ou détenteur;
– 24 euros en cas de transfert du numéro d'un véhicule, dont le requérant est le propriétaire ou détenteur, sur un autre véhicule à immatriculer au nom du requérant en tant que propriétaire ou détenteur.

Ces taxes doivent être acquittées au moyen de timbres de chancellerie qui sont apposés dans les cases prévues à cette fin sur la demande à introduire en vue de l'immatriculation d'un véhicule.

Art. 23.

(1) Un numéro d'immatriculation attribué à un véhicule lors de sa première immatriculation au Luxembourg y reste attribué jusqu'au retrait définitif de ce véhicule de la circulation au Luxembourg. Il en est de même pour une période de cinq ans:

a) pour un véhicule soumis à l'obligation du contrôle technique périodique, à compter de la date d'expiration de son dernier certificat de contrôle technique;
b) pour un véhicule qui n'est pas soumis à l'obligation du contrôle technique périodique, à compter de la date d'expiration de sa dernière vignette de conformité;
c) pour un véhicule qui a été mis hors circulation sur la voie publique dans les conditions de l'article 13, paragraphe 2;
d) pour un véhicule qui a fait l'objet d'une saisie dans la banque de données nationale des véhicules routiers, sans que la procédure d'immatriculation ait abouti.

(2) Les dispositions du paragraphe 1er ne s'appliquent pas dans les conditions du présent paragraphe.

A moins que le propriétaire ou détenteur d'un véhicule muni d'un numéro d'immatriculation personnalisé ne renonce par écrit à ce numéro au moment de la transcription du véhicule, un nouveau numéro d'immatriculation est attribué en cas d'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur en vertu des dispositions des articles 20, 21 et 22 et le numéro d'immatriculation personnalisé reste attribué audit propriétaire ou détenteur.

Il en est de même, lorsqu'en cas de transcription le propriétaire ou détenteur d'un véhicule muni d'un numéro d'immatriculation de la série courante ou d'une série spéciale demande par écrit de maintenir ce numéro en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom.

Si le propriétaire ou détenteur d'un véhicule renonce dans le cadre d'une transcription au numéro d'immatriculation personnalisé à quatre ou à cinq chiffres, un nouveau numéro d'immatriculation y est attribué en cas d'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur.

Lorsqu'en cas de transcription d'un véhicule immatriculé sous un numéro d'une série spéciale le motif de l'attribution de ce numéro n'est plus donné en vue de l'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur, les conditions des articles 20, 21 et 22 sont d'application.

Art. 24.

Sur base d'une autorisation du ministre:

a) un ou plusieurs numéros de la série courante choisis en dehors de la séquence normale peuvent être attribués en tant que numéros d'immatriculation secondaires aux véhicules dont question sous a), b) et c) de l'article 21 ainsi qu'aux véhicules de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises et des services spéciaux du Ministère d'État

en sus du numéro d'immatriculation sous lequel ces véhicules sont immatriculés. Dans ces conditions, un certificat d'immatriculation est établi pour chaque numéro d'immatriculation secondaire, ce certificat mentionnant à sa rubrique «Remarques» le numéro d'immatriculation principal sous lequel le véhicule est immatriculé.

b) un numéro d'immatriculation peut exceptionnellement être remplacé en cours d'immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé, lorsqu'il est établi que la sécurité ou la protection de la vie privée de l'intéressé est mise en cause.

Le numéro d'immatriculation d'un véhicule volé ou dont la ou les plaques d'immatriculation ont été volées est remplacé par un nouveau numéro. L'ancien numéro d'immatriculation n'est plus attribué pendant une période de cinq ans à partir de la date présumée du vol, tout en restant toutefois réservé au propriétaire ou détenteur de ce véhicule.

Chapitre 4 - Les plaques d'immatriculation des véhicules routiers, les signes distinctifs particuliers, les plaques spéciales et les plaques rouges

Section 1 - Les conditions générales relatives aux plaques d'immatriculation

Art. 25.

(1) Tout véhicule doit, à partir de son immatriculation, être muni d'une plaque d'immatriculation à l'arrière et, à l'exception des motocycles, des quadricycles, des tricycles, des cyclomoteurs, des quadricycles légers, des remorques et des véhicules traînés soumis à l'immatriculation, d'une plaque d'immatriculation à l'avant.

(2) Les plaques d'immatriculation avant et arrière d'un véhicule doivent arborer le même numéro.

Il est interdit de munir un véhicule routier non soumis à l'immatriculation ou non valablement immatriculé de plaques d'immatriculation ou de munir un véhicule immatriculé de plaques d'immatriculation arborant un numéro autre que le numéro d'immatriculation qui y a été attribué.

(3) Sur les véhicules qui ne sont pas valablement immatriculés, la ou les plaque (s) d'immatriculation peut (peuvent) être remplacée (s), dans les conditions du présent règlement, par des plaques rouges.

(4) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier est tenu d'enlever les plaques d'immatriculation de ce véhicule si:

– le véhicule est mis hors circulation sur la voie publique en vue de son exportation, de sa mise à la ferraille ou de son immatriculation sous un autre numéro;
– le numéro d'immatriculation du véhicule est transféré en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule.

Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule dont les plaques d'immatriculation sont enlevées est tenu de les détruire ou de les faire détruire, à moins que ces plaques ne servent immédiatement pour l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom.

Art. 26.

Les véhicules de l'Armée qui ne sont pas immatriculés doivent, en vue de leur mise en circulation sur la voie publique, être munis d'une ou de plaques d'identité portant le numéro qui leur a été attribué par le Chef de l'État-major. Les lettres et les chiffres de ce numéro sont de couleur blanche sur fond noir. Ces plaques peuvent en outre arborer le signe distinctif national ou un autre signe distinctif spécial y attribué par le Chef de l'État-major.

Art. 27.

Les plaques d'immatriculation ainsi que les plaques d'identité des véhicules de l'Armée doivent être tenues dans un parfait état de lisibilité. Il est interdit d'y apposer des lettres, numéros ou signes autres que ceux qui sont autorisés en vertu du présent règlement.

Par ailleurs, il est interdit d'apposer sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur ces plaques.

Section 2 - Les caractéristiques techniques des plaques d'immatriculation

Art. 28.

Les plaques d'immatriculation dont sont munis les véhicules autres que les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers doivent avoir soit une largeur de 520 mm et une hauteur de 110 mm, soit une largeur de 340 mm et une hauteur de 200 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Toutefois, si la mise en place d'une plaque d'immatriculation aux dimensions précitées est techniquement impossible, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation aux dimensions applicables pour les motocycles.

Les plaques d'immatriculation des motocycles doivent avoir soit une largeur de 270 mm et une hauteur de 80 mm, soit une largeur de 200 mm et une hauteur de 140 mm et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les plaques d'immatriculation des cyclomoteurs et des quadricycles légers doivent avoir soit une largeur de 130 mm et une hauteur de 90 mm, soit une largeur de 90 mm et une hauteur de 130 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Par dérogation aux quatre alinéas qui précèdent, les plaques d'immatriculation portant un numéro de la série visée à l'article 21 sous g) doivent avoir une largeur de 340 mm et une hauteur de 110 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Le fond des plaques d'immatriculation est de couleur jaune rétroréfléchissante et les caractères alphanumériques y apposés sont de couleur noire non rétroréfléchissante.

Chaque plaque d'immatriculation doit arborer, à son extrémité gauche, un aplat de couleur bleue rétroréfléchissante contenant, dans sa partie supérieure, les douze étoiles de couleur jaune rétroréfléchissante rappelant le drapeau européen et, dans sa partie inférieure, le signe distinctif national constitué par la lettre latine L en couleur blanche rétroréfléchissante. Par dérogation à ce qui précède, la plaque d'immatriculation d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle léger peut arborer l'aplat prédécrit à son extrémité supérieure, le signe distinctif national étant dans ce cas apposé à droite des douze étoiles.

L'aplat dont question à l'alinéa précédent ainsi que les étoiles et le signe distinctif doivent répondre aux prescriptions de l'annexe du règlement 2411/98/CE du Conseil, du 3 novembre 1998, relatif à la reconnaissance en circulation intracommunautaire du signe distinctif de l'État membre d'immatriculation des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Art. 29. (1)

A l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 1974 peuvent être munis à l'avant et à l'arrière de plaques d'immatriculation d'une largeur de 340 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur noire non rétroréfléchissante, sur lequel les caractères alphanumériques sont reproduits en couleur blanche.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 1974, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, outre le numéro d'immatriculation et en dessous de celui-ci, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6.

(2) A l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules routiers ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1er janvier 1974 et avant le 1er janvier 1988 peuvent être munis, à l'avant et à l'arrière, de plaques d'immatriculation d'une largeur de 340 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur jaune rétroréfléchissante sur lequel sont apposés des caractères alphanumériques en couleur noire non rétroréfléchissante.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1er janvier 1974 et avant le 1er janvier 1988, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, en dessous du numéro d'immatriculation, sur fond noir, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6.

(3) À l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1er janvier 1988 et avant le 1er juillet 2003 et disposant à l'arrière d'un emplacement pour la plaque d'immatriculation d'une largeur de 520 mm, tel que prévu par l'annexe de la directive modifiée 70/222/CEE du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques, peuvent être munis à l'arrière d'une plaque d'immatriculation d'une largeur de 520 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur jaune rétroréfléchissante, les caractères alphanumériques du numéro d'immatriculation étant reproduits en couleur noire non rétroréfléchissante; dans ce cas, la plaque d'immatriculation comporte à gauche des caractères alphanumériques l'emblème de l'Union européenne de couleur bleu-azur non rétroréfléchissante avec au centre un cercle de douze étoiles de couleur jaune rétroréfléchissante à cinq rais dont les pointes ne se touchent pas, la hauteur de l'emblème étant de 80 mm et la largeur de 120 mm.

Sur les véhicules répondant aux conditions de l'alinéa 1 et dont l'emplacement de la plaque d'immatriculation arrière a une largeur de 340 mm, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation arrière conforme aux dispositions du paragraphe 2, le prédit emblème pouvant dans ce cas être apposé sous la plaque d'immatriculation, à gauche.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1er janvier 1988 et avant le 1er juillet 2003, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, en dessous du numéro d'immatriculation, sur fond noir, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6. L'emblème de l'Union européenne ne doit pas être apposé sur les plaques d'immatriculation de ces véhicules.

Pour autant que sa présence soit requise, la plaque d'immatriculation avant d'un véhicule qui est muni à l'arrière d'une plaque d'immatriculation conforme aux dispositions du présent paragraphe doit répondre aux dispositions du paragraphe 2.

(4) Sur les cyclomoteurs et les quadricycles légers ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1er juillet 2003, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation de couleur jaune rétroréfléchissante d'une largeur de 85 mm et d'une hauteur de 150 mm, ayant un fond de couleur jaune rétroréfléchissante sur lequel les caractères alphanumériques sont reproduits en couleur noire non rétroréfléchissante. Dans ce cas, la partie supérieure de la plaque d'immatriculation doit en outre comporter le signe distinctif national, constitué par la lettre latine 'L' en couleur jaune rétroréfléchisssante d'une hauteur de 14 mm et dont le trait a une largeur de 2 mm apposée sur fond ovale de couleur noire non rétroréfléchissante de 30 mm de largeur et de 20 mm de hauteur, ainsi que les lettres majuscules CMA en couleur noire non rétroréfléchissante, apposées à droite du prédit signe distinctif.

Sur les véhicules qui sont visés à l'alinéa précédent et pour lesquels les dimensions de l'emplacement de la plaque d'immatriculation ne le permettent pas autrement, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation, qui répond aux dispositions de l'alinéa 1, mais dont la largeur et la hauteur sont respectivement de 150 mm et 85 mm.

(5) Les plaques d'immatriculation qui répondent aux dispositions des paragraphes 1er, 2, 3 et 4 doivent être en aluminium d'une épaisseur d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les caractères alphanumériques doivent être en relief de 1,5 mm au moins. Cette disposition n'est toutefois pas requise pour les plaques d'immatriculation des cyclomoteurs et des quadricycles légers.

(6) Les véhicules qui sont munis de plaques d'immatriculation conformément aux dispositions des paragraphes 1er, 2 et 3, doivent en outre être munis à l'arrière du signe distinctif national, constitué par la lettre latine L d'une hauteur de 80 mm et dont le trait a une largeur de 10 mm, peinte en couleur noire sur fond blanc sur une plaque ovale de 175 mm de largeur et de 115 mm de hauteur. Le signe distinctif national peut aussi être autocollant ou peint en évidence sur une surface sensiblement verticale de la face arrière du véhicule, dans les couleurs et dimensions spécifiées ci-avant.

Dans les conditions de l'alinéa 1, le signe distinctif national ne doit pas être incorporé dans la plaque d'immatriculation. Cette interdiction ne s'applique toutefois ni aux motocycles ni aux véhicules ayant été immatriculés au Luxembourg au nom du propriétaire ou détenteur actuel avant le 1er janvier 1974.

Art. 30.

Sans préjudice des articles 28 et 29, l'état des plaques d'immatriculation et de leurs supports répond aux prescriptions fixées par règlement ministériel qui détermine:

a) l'aspect général, l'état et la structure des plaques ainsi que leurs couleurs et leurs dimensions;

b) la disposition des caractères alphanumériques et des signes apposés sur les plaques ainsi que leur forme, leur taille, leur couleur et leur emboutissage.

Art. 31.

Les plaques d'immatriculation portant un numéro de la série visée sous g) de l'article 21, dénommées plaques d'exportation, sont mises à la disposition des intéressés par la SNCA. Cette mise à disposition est sujette au paiement d'une taxe et d'une caution dont les montants sont fixés à l'article 42, paragraphe 1er, rubriques 12° et 13°.

La caution visée à l'alinéa 1 est remboursée lorsque les plaques sont restituées à la SNCA dans un délai de trois mois après l'expiration de leur validité. Le retrait de plaques sur décision administrative pour usage non conforme ne donne pas droit à ce remboursement.

Section 3 - La fixation des plaques d'immatriculation

Art. 32.

(1) Les plaques d'immatriculation doivent être fixées à l'extérieur du véhicule aussi verticalement que possible et de façon à assurer en toutes circonstances la lisibilité du numéro d'immatriculation.

La plaque d'immatriculation arrière doit être fixée, selon le type du véhicule concerné, dans l'emplacement prévu respectivement dans l'annexe de la directive modifiée 70/222/CEE précitée, dans l'annexe de la directive modifiée 93/94/CE du Conseil, du 29 octobre 1993, relative à l'emplacement pour le montage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur à deux ou trois roues, ou dans l'annexe II de la directive modifiée 74/151/CEE du Conseil, du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues. Si la fixation est techniquement impossible selon ces conditions ou si le véhicule n'est pas visé par les directives précitées, la plaque d'immatriculation arrière doit être fixée de façon visible, à une hauteur inférieure à 120 cm du sol, à moins qu'il ne s'agisse d'un véhicule pouvant être muni d'accessoires ou de dispositifs qui rendent une telle fixation techniquement impossible ou qui rendent illisible le numéro d'immatriculation.

Pour autant que sa présence soit requise, la plaque d'immatriculation avant doit être fixée sur le véhicule à une hauteur inférieure à 120 cm du sol.

(2) La fixation de la plaque d'immatriculation arrière d'un véhicule routier doit se faire moyennant des dispositifs ne nécessitant aucune perforation des plaques. Toutefois, si l'utilisation de tels dispositifs est techniquement impossible, la fixation de la plaque d'immatriculation arrière peut se faire par vis ou par rivets, même si ce mode de fixation nécessite une perforation des plaques. Il en est de même lorsqu'il s'agit de plaques d'immatriculation fixées sur un tracteur de remorque ou de semi-remorque, une remorque, une semi-remorque, un camion, un tracteur ou une machine mobile.

(3) La lisibilité du numéro d'immatriculation et de l'aplat prévu à l'article 28 ne doit en aucun cas être entravée par le moyen de fixation de la plaque. Les perforations des caractères alphanumériques doivent être évitées dans toute la mesure du possible.

Dans les cas où la fixation d'une plaque d'immatriculation arrière n'est pas possible sans perforation, les parties visibles des moyens de fixation doivent avoir la même couleur que le fond de la plaque ou les caractères alphanumériques perforés.

Section 4 - La traçabilité de la délivrance des plaques d'immatriculation

Art. 33.

(1) Dès qu'il est saisi par un requérant d'une demande en obtention d'un ou de plusieurs jeux de plaques d'un des types visés à l'annexe 8, le fabricant des plaques, désigné ci-après par «le fabricant», doit communiquer, dans la mesure du possible, à la SNCA les informations suivantes relatives au requérant en question:

A) Pour les personnes physiques:
   a) le nom, le prénom et la date de naissance;
   b) le type, le numéro et le pays de délivrance d'un document d'identité ou d'un document en tenant lieu;
   c) le ou les numéros d'immatriculation à apposer sur la respectivement les plaques (maximum 3 plaques par jeu);

B) Pour les personnes morales:
   a) la dénomination sociale;
   b) le numéro d'immatriculation auprès du Registre de commerce et des sociétés ou le numéro d'identification TVA intercommunautaire;
   c) le ou les numéros d'immatriculation à apposer sur la respectivement les plaques (maximum 3 plaques par jeu).

La communication de ces informations doit se faire en temps réel, au moyen d'une application informatique que la SNCA met à cette fin à la disposition du fabricant.

Si une donnée visée sous A) et B) ci-avant ne peut pas être communiquée au moyen de l'application informatique, le fabricant est tenu de compléter la communication électronique par la transmission d'une copie de tout document qui permet d'identifier et de tracer la donnée en question.

(2) Après que le fabricant a communiqué les informations visées au paragraphe 1er à la SNCA, celle-ci transmet au fabricant une confirmation d'enregistrement de sa communication.

Pour des plaques du type CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST, définis à l'annexe 8, la confirmation d'enregistrement comporte pour chaque jeu de plaques commandé un code de sécurité alphanumérique aléatoire que le fabricant doit graver sur chaque plaque du jeu en question. Ce code de sécurité unique est composé de 8 caractères alphanumériques d'une hauteur de 5 mm et d'une largeur de 3 mm, séparés entre eux par un espace d'une largeur de 1 mm. La gravure doit se faire de façon indélébile au moyen d'un rayon laser, en positionnant le code au centre d'une zone spéciale dont l'emplacement et les dimensions sont précisées à l'annexe 9.

(3) Si le requérant visé au paragraphe 1er est une persone morale, le fabricant doit retourner à la SNCA la confirmation d'enregistrement relative au ou aux jeux de plaques qu'il a délivrés au requérant en question, dûment complétée et signée, endéans les cinq jours ouvrables à compter de la date de délivrance des plaques en question. Cette confirmation doit en outre être appuyée par une information permettant de tracer la personne physique à laquelle le fabricant a remis le ou les jeux de plaques correspondants et reprenant les informations sub a) et b) du point A) du paragraphe 1er.

(4) En cas de défaillance de l'application informatique de communication entre la SNCA et le fabricant, le fabricant peut, pour le ou les jeux de plaques qu'il doit produire, utiliser un code de sécurité repris de la liste de codes que la SNCA a au préalable mis à sa disposition pour ce cas particulier. En outre, le fabricant doit dans ce cas transmettre à la SNCA les informations visées aux paragraphes 1er et 3, y compris le code de sécurité appliqué.

(5) En cas de défaillance de l'équipement de gravure au laser auprès du fabricant, ce dernier peut apposer le code de sécurité sur les plaques à délivrer moyennant poinçonnage mécanique, à condition de marquer sans équivoque dans la confirmation d'enregistrement le ou les jeux de plaques pour lesquels il a recouru au poinçonnage mécanique du code de sécurité. Dans ce cas de figure, le code de sécurité doit être poinçonné de manière mécanique sur toutes les plaques d'un même jeu.

Section 5 - Les signes distinctifs particuliers, les plaques spéciales et les plaques rouges

Sous-Section 5.1 - L'attribution et la validité des signes distinctifs particuliers et des plaques spéciales ainsi que des numéros de plaques rouges

Art. 34.

(1) Le ministre peut autoriser la mise en circulation sur la voie publique d'un véhicule, immatriculé ou non, sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Le ministre fixe les modalités d'utilisation du signe distinctif particulier et de la plaque spéciale, qui peuvent notamment être autorisés pour des usages ou des services déterminés ainsi que pour la préservation du patrimoine automobile.

Des numéros de plaques rouges peuvent être attribués à la SNCA ainsi qu'aux personnes physiques et morales autorisées à faire le commerce ou à faire la réparation de véhicules routiers soumis à l'immatriculation.

(2) Le ministre attribue au requérant d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge un certificat d'identification, qui est constitué soit par la seule partie II du certificat d'immatriculation visé à l'article 9, paragraphe 1er, soit par un autre document reconnu comme équivalent par le ministre.

Un signe distinctif particulier, une plaque spéciale ou un numéro de plaque rouge ne peut être couvert que par un seul certificat d'identification.

Le certificat d'identification relatif à un signe distinctif particulier, une plaque spéciale ou à un numéro de plaque rouge ne peut comporter que les données nominatives relatives à une seule personne, dénommée titulaire, qui est autorisée à faire usage desdits signe, plaque ou numéro et qui doit avoir sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg.

Art. 35.

Le ministre peut limiter la durée de validité du signe distinctif particulier, de la plaque spéciale et du numéro de plaque rouge dont il a autorisé l'usage ainsi que du certificat d'identification afférent.

La validité de l'autorisation ministérielle portant attribution d'un numéro de plaque rouge expire d'office à la fin de la deuxième année qui suit l'année de sa délivrance. Cette autorisation peut être renouvelée pour de nouveaux termes de deux ans aux conditions prévues pour sa première délivrance, ces termes étant calculés à partir de la date d'expiration de l'autorisation à renouveler.

Art. 36.

(1) Aux fins de l'obtention d'un certificat d'identification ou d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'attribution d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge, le requérant est tenu de payer la taxe prévue à l'article 8, paragraphe 2 et de présenter à la SNCA la demande visée à l'article 10, en y joignant les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 4, 6 et 8, ainsi que l'autorisation du ministre pour l'obtention ou le renouvellement du signe distinctif particulier ou de la plaque spéciale ou pour l'attribution du numéro de plaque rouge. Dans le cas du renouvellement, il y a lieu de produire en outre le certificat d'identification antérieur.

Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue à l'article 8, paragraphe 2, les dispositions de l'article 12, paragraphe 7 sont d'application.

(2) En vue des démarches administratives prévues pour l'obtention ou le renouvellement d'une autorisation ministérielle pour l'usage d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale ou pour l'attribution d'un numéro de plaque rouge, le requérant concerné peut mandater une autre personne dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4.

Sous-Section 5.2 - L'état des signes distinctifs particuliers et des plaques spéciales

Art. 37.

(1) Le signe distinctif particulier et la plaque spéciale ainsi que leurs supports répondent aux prescriptions fixées par règlement ministériel qui détermine:

a) l'aspect général, l'état et la structure de ces signes et plaques ainsi que leurs couleurs et leurs dimensions;

b) leur forme, leur taille, leur couleur et leur emboutissage ainsi que, le cas échéant, la disposition des caractères aplhanumériques et des signes y apposés.

(2) Dans le cas où le véhicule concerné doit être muni d'une plaque d'immatriculation à l'avant et à l'arrière, l'usage du signe distinctif particulier et de la plaque spéciale doit se faire dans les mêmes conditions.

(3) Les signes distinctifs particuliers et les plaques spéciales doivent être tenus dans un parfait état de lisibilité. Il est interdit d'y apposer des lettres, numéros ou signes autres que ceux qui sont autorisés en vertu du présent règlement.

(4) Il est interdit d'apposer sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur ces signes ou plaques.

(5) Il est interdit de multiplier les signes distinctifs particuliers et les plaques spéciales ou d'en faire un usage autre que celui autorisé en vertu du présent règlement.

Sous-Section 5.3 - Les conditions de configuration et les modalités d'utilisation des plaques rouges

Art. 38.

(1) Les plaques rouges doivent avoir une largeur de 340 mm et une hauteur de 110 mm et leur épaisseur doit être au moins de 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les plaques rouges arborent un numéro à quatre chiffres, compris entre 1000 et 9999, suivi des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin de laquelle expire la validité des plaques. Elles doivent en outre comporter, à leur extrémité gauche, l'aplat prévu à l'article 28.

Le fond des plaques rouges est de couleur rouge non rétroréfléchissante et les chiffres y apposés sont de couleur blanche non rétroréfléchissante.

(2) Les plaques rouges sont mises à la disposition des intéressés par la SNCA. Cette mise à disposition est sujette au paiement d'une taxe et d'une caution dont les montants sont fixés à l'article 42, paragraphe 1er, rubriques 12° et 13°.

La personne autorisée à faire usage d'un numéro de plaque rouge doit immediatement remettre à la SNCA les plaques mises à sa disposition et le certificat d'identification afférent, ainsi que, le cas échéant, les fiches pour la mise en circulation de véhicules routiers sous le couvert de plaques rouges qui lui ont été délivrées en vertu des dispositions de l'article 41, paragraphe 2, lorsque

– l'autorisation ministérielle prévue à l'article 34 est venue à son terme ou lui a été retirée;
– la validité du numéro de plaque rouge et du certificat d'identification afférent a expiré;
– elle cesse son activité de commerce ou de réparation de véhicules routiers;
– elle n'utilise plus le numéro de plaque rouge aux fins pour lesquelles celui-ci lui a été attribué.

La caution visée à l'alinéa 1 est remboursée lorsque les plaques rouges sont restituées à la SNCA dans un délai de trois mois après l'expiration de leur validité. Le retrait du numéro de plaque rouge sur décision ministerielle pour usage non conforme ne donne pas droit à ce remboursement.

Art. 39.

(1) Tout véhicule routier mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un numéro de plaque rouge doit être muni de deux plaques rouges qui portent ce numéro et qui sont fixées verticalement et en évidence l'une à l'avant et l'autre à l'arrière sur le pourtour du véhicule. Toutefois, si ces plaques sont utilisées sur un ensemble de véhicules composé soit d'un véhicule automoteur et d'une remorque ou d'une semi-remorque, soit d'un véhicule automoteur équipé en dépanneuse qui tire un véhicule non valablement immatriculé, il suffit de deux plaques dont l'une est fixée à l'avant du véhicule tracteur et l'autre à l'arrière du véhicule remorqué.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1, les motocycles, les tricycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers ainsi que les remorques ne doivent être munis que d'une plaque rouge à l'arrière.

(2) Les dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 37 s'appliquent également aux plaques rouges.

Art. 40.

(1) Le Ministre peut, par décision individuelle et à titre exceptionnel, autoriser l'usage d'un numéro de plaque rouge pour des besoins spéciaux autres que ceux visés à l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) L'utilisation des plaques rouges en dehors du territoire luxembourgeois requiert que le véhicule muni de telles plaques soit accompagné d'une fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges visée à l'article 41, paragraphe 1er.

(Règl. g.-d. du 30 août 2016)

«(3) L'utilisation des plaques rouges dans l'hypothèse de l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 sous 2) a) de la loi précitée du 14 février 1955 est sujette à la condition que le véhicule muni de telles plaques soit conduit soit par le titulaire du numéro de plaque rouge ou par son représentant, soit par le client, à condition dans ce dernier cas pour le titulaire:

– d'avoir conclu avec son client un contrat écrit pour la mise à disposition temporaire du véhicule à essayer sous le couvert d'un numéro de plaque rouge, suivant un modèle défini par le ministre;
– d'avoir vérifié préalablement à l'essai la validité du permis de conduire de son client pour la catégorie du véhicule à conduire.»

(4) Les plaques marchandes belges et les plaques d'immatriculation néerlandaises visées par la décision du Comité de Ministres Benelux (M(92)13) du 2 décembre 1992 sont assimilées aux plaques rouges à condition:

– que la circulation du véhicule routier qui en est muni se fasse dans le cadre d'une transaction commerciale intra-Benelux et que cette transaction puisse être attestée par un document douanier ou le double de la facture;
– que le véhicule en question soit couvert par une assurance obligatoire couvrant la responsabilité civile du véhicule et de son conducteur;
– que l'autorisation de circuler sans immatriculation valable délivrée en vue de l'usage desdites plaques puisse être exhibée sur réquisition par le conducteur du véhicule;
– que les prescriptions légales et réglementaires concernant la taxe de circulation (ou «motorrijtuigen belasting») prélevée dans le pays qui a délivré l'autorisation ainsi que les prescriptions douanières concernant l'importation, l'exportation et le transit du véhicule en circulation intra-Benelux soient respectées;
– que les conditions fixées par l'autorisation belge ou néerlandaise de mise en circulation sur la voie publique du véhicule en question comme véhicule commercial soient respectées.

Art. 41.

(1) La fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges prévue à l'article 40, paragraphe 2, doit comporter les indications suivantes:

a) le numéro de plaque rouge que le titulaire de la fiche est autorisé à utiliser ou à mettre à disposition;

b) les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social;

c) la catégorie, la marque et le type ainsi que le numéro d'identification du véhicule mis en circulation sur la voie publique sous le couvert du numéro de plaque rouge mentionné sous a);

d) la période de validité pour laquelle la fiche est remplie, cette période ne pouvant pas excéder 15 jours;

e) l'itinéraire du trajet transfrontalier effectué;

f) la date à laquelle la fiche a été complétée;

g) la signature du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, du représentant de celle-ci;

h) les nom et prénoms ainsi que le domicile ou la résidence normale du locataire des plaques rouges au cas où celles-ci sont mises à la disposition d'un tiers ou, dans le cas où le locataire est une personne morale, la dénomination et le siège social ainsi que les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du conducteur effectif;

i) la masse à vide et la masse maximale autorisée, s'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de choses.

Les indications sous a) et b) sont inscrites sur la fiche par le ministre. Le titulaire de la fiche est tenu d'ajouter avant le début du trajet les indications sous c) à g) ainsi que, le cas échéant, sous h) et i).

Le modèle de la fiche est repris à l'Annexe 7.

(2) Les fiches de mise en circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges sont tenues à la disposition des intéressés par la SNCA, qui peut être chargée par le ministre de l'inscription sur les fiches des données mentionnées au paragraphe 1er, à l'exception de la donnée reprise au point g).

Chapitre 5 - Les tarifs

Art. 42.

(Règl. g.-d. du 30 août 2016)

«(1) Les tarifs que la SNCA est en droit de percevoir sont fixés, hors taxe sur la valeur ajoutée, comme suit:

1	délivrance d'une copie d'un procès-verbal de réception ou d'un autre document	8,70 euros;
2	délivrance d'une attestation	16,96 euros;
3	contrôles relatifs à des véhicules destinés à des transports «ADR» ou «ATP»	
	a) délivrance de l'agrément	66,96 euros;
	b) vérifications périodiques	40,00 euros;
4	détermination de la vitesse par construction d'un véhicule	40,00 euros;
5	détermination des émissions d'échappement d'un véhicule	4,35 euros;
6	délivrance de l'attestation de conformité pour les autocars et les remorques autorisés à circuler à 100 km/h sur les autoroutes étrangères	40,00 euros;
7	frappe d'un numéro d'identification	36,52 euros;
8	établissement du document «Preuve de conformité à la directive 96/53/CE»	50,00 euros;
9	vérification des données relatives à l'immatriculation et au contrôle technique d'un véhicule en vue de la délivrance d'une autorisation de transport international	3,04 euros;
10 *(Abrogé à partir du 1er septembre 2016)*	a) délivrance d'un disque de taxi de la série courante	22,61 euros;
	b) délivrance d'un duplicata d'un disque de taxi	42,17 euros;
	c) mise à disposition d'un disque de taxi de remplacement:	
	-i. pendant les sept premiers jours ouvrables	p.m.;
	-ii. à partir du huitième jour ouvrable, par jour	3,04 euros;
11	travaux en régie *(par demi-heure entamée)*	37,83 euros;
12	a) mise à disposition d'une paire de plaques d'exportation ou d'une paire de plaques rouges	62,61 euros;
	b) délivrance d'une fiche de mise en circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges	3,04 euros;

13	caution pour la mise à disposition d'une paire de plaques d'exportation ou d'une paire de plaques rouges (mise en compte sans TVA et remboursée à la restitution des plaques)	100,00 euros;
14	délivrance d'une vignette de conformité	19,13 euros;
15	vérifications quant à la conformité d'un véhicule, d'un système ou d'un composant, ne donnant pas lieu à l'établissement d'une réception nationale individuelle	
	a) système au composant	16,96 euros
	b) véhicule dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg	26,96 euros
	c) véhicule dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg	53,91 euros;
16	vérifications quant à la conformité d'un véhicule modifié ou transformé par rapport au type réceptionné, donnant lieu à l'établissement d'une réception nationale individuelle, lorsqu'il s'agit pour le(s) élément(s) modifié(s):	
	a) des pneumatiques, des jantes, du volant, d'un spoiler, d'un feu	26,96 euros;
	b) d'un siège, d'une ceinture de sécurité	26,96 euros;
	c) de l'aménagement extérieur (bull bar, échappement, attache-remorque ou autres éléments similaires)	53,91 euros;
	d) de l'aménagement intérieur (adaptations spéciales, etc.)	53,91 euros;
	e) de la suspension, de la puissance du moteur, du carburant, des freins, des ancrages ou d'autres éléments similaires	107,83 euros;
17	réception par type nationale d'un type de véhicule et réception nationale individuelle d'un véhicule complet	
	a) frais de constitution du dossier	107,83 euros;
	b) vérification des documents techniques et administratifs	107,83 euros;
	c) vérification de la conformité des éléments du véhicule	107,83 euros;
	d) établissement du procès-verbal de réception (PVR)	107,83 euros;
	e) indemnité pour travaux administratifs	107,83 euros;
	f) contrôle de production	107,83 euros;

»

(2) Les tarifs du point 15 sont doublés si les documents techniques permettant les vérifications visées font défaut ou si les documents techniques présentés empêchent ces vérifications d'une manière non équivoque.

Les tarifs du point 16 s'entendent par unité ou élément vérifié. Ces tarifs sont doublés si la modification ou transformation du véhicule concerné n'a pas été réalisée dans les conditions de l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955.

Les tarifs sous a) à f) du point 17 sont dus pour la réception par type nationale. Les tarifs sous a) et f) ne sont pas dus dans le cas d'une extension pour une réception par type nationale existante.

Les tarifs sous a), b), c) et e) du point 17 sont dus pour la réception nationale individuelle d'un véhicule complet.

Les tarifs sous a) et b) du point 17 sont dus pour la réception nationale individuelle d'un véhicule à titre personnel; ces tarifs sont réduits de moitié pour les véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg.

Chapitre 6 - Dispositions transitoires

Art. 43.

(1) Les véhicules ayant été immatriculés avant le 1er juillet 2003 sous un numéro d'immatriculation composé soit de deux ou de trois chiffres, soit de deux chiffres et de deux lettres, soit d'une lettre et de quatre chiffres, soit de deux lettres et de trois chiffres peuvent continuer à circuler avec ce numéro.

Dans le cas de la transcription d'un véhicule ou dans le cas de la réimmatriculation d'un véhicule suite à la péremption de son certificat d'immatriculation par application des dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, ledit véhicule est immatriculé sous un nouveau numéro d'immatriculation qui y est attribué conformément aux dispositions du présent règlement.

(2) Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier veut transférer un numéro d'immatriculation composé de deux lettres et de trois chiffres en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule routier, ce numéro est complété par un chiffre supplémentaire. Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier veut transférer un numéro d'immatriculation composé d'une lettre et de quatre chiffres en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule routier, une lettre supplémentaire est ajoutée.

(3) Sous condition de faire remplacer le certificat d'immatriculation du véhicule concerné, tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier peut remplacer le numéro et les plaques d'immatriculation de son véhicule non conformes au présent règlement par un numéro et par des plaques d'immatriculation conformes au présent règlement.

(4) Les véhicules routiers ayant été immatriculés avant le 1er juillet 2003 peuvent continuer à circuler au delà de cette date avec des plaques d'immatriculation conformes aux dispositions en vigueur avant cette date, à condition de répondre aux dispositions des articles 28, 29 et 30.

(5) Les véhicules immatriculés au Luxembourg en date du 1er février 2016 et qui à partir de cette date ne seront plus soumis au contrôle technique périodique, peuvent continuer à circuler sur la voie publique sous le couvert du certificat de contrôle technique dont ils sont pourvus jusqu'à la date d'échéance de ce dernier; à partir de cette date les véhicules en question ne pourront continuer à être maintenus en circulation sur la voie publique que dans les conditions de l'article 7, paragraphe 1er, alinéa 4.

(6) Les véhicules immatriculés au Luxembourg avant le 1er janvier 2015 et dont les plaques d'immatriculation ne sont pas munies d'un code de sécurité conformément aux prescriptions du paragraphe 2 de l'article 33 peuvent continuer à circuler sur la voie publique.

Dans le cas de la transcription d'un tel véhicule ou dans le cas de la réimmatriculation d'un tel véhicule suite à la péremption de son certificat d'immatriculation par application des dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, le véhicule doit être muni d'une plaque conforme aux prescriptions du présent règlement.

Chapitre 7 - Dispositions finales

Art. 44.

Les définitions reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité s'appliquent intégralement au présent règlement.

Art. 45.

Le règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation est abrogé.

Art. 46.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Annexe 1: Les données à saisir dans la banque de données relative à l'immatriculation des véhicules routiers et à imprimer sur le certificat d'immatriculation de ces véhicules

Notes: (**X**) données obligatoires
(**#**) données obligatoires, pour autant qu'elles existent pour le véhicule concerné
(**o**) données optionnelles
(**N**) données non reprises sur la partie respective du certificat d'immatriculation

Rubrique	Libellé	Données à saisir dans la banque de données	Mentions sur le certificat d'immatriculation	
			partie I	partie II
A	Numéro d'immatriculation du véhicule	X	X	X
B	Date de la première mise en circulation du véhicule	X	X	X
C.1.1	Nom (s) ou raison sociale du titulaire du certificat	X	X	N
C.2.1	Prénom (s) du titulaire du certificat	X	X	N
C.1.3	Adresse du titulaire du certificat	X	X	N
C.2.1	Nom (s) ou raison sociale du propriétaire du véhicule	X	X	X
C.2.2	Prénom (s) du propriétaire du véhicule	X	X	X
C.2.3	Adresse du propriétaire du véhicule	X	X	N
C.3.1	Nom (s) / Raison sociale du détenteur	#	#	#
C.3.2	Prénom (s) du détenteur du véhicule	3	#	#
C.3.3	Adresse du détenteur du véhicule	#	#	N
D.1	Marque du véhicule	X	X	X
D.2	Variante / version du véhicule	#	# / #	#
D.3	Dénomination (s) commerciale (s) du véhicule	X	X	X
E	Numéro d'identification du véhicule	X	X	X
F.1	Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule	X	X	o
F.2	Masse en charge maximale du véhicule autorisée	X	X	o
F.3	Masse en charge maximale de l'ensemble autorisée	#	#	o
G	Masse du véhicule en service	X	X	o
H	Période de validité du certificat d'immatriculation	#	#	#
I	Date de l'immatriculation actuelle du véhicule	X	X	X
J	Catégorie du véhicule	X	X	X
K	Numéro de la réception par type relative au véhicule	#	#	#
L	Nombre d'essieux du véhicule (simples / tandem / tridem)	X	X	N
M	Empattement du véhicule	o	o	N
N.1a	Masse en charge maximale autorisée sur l'essieu 1 du véhicule	X	X	N
N.2a, ..., N.5a	Masse en charge max. autorisée sur l'essieu 2, 3, 4, 5 du véhicule	#	#	N
O.1	Masse maximale techniquement admissible pour le remorquage d'une remorque freinée	#	#	N
O.2	Masse maximale techniquement admissible pour le remorquage d'une remorque non freinée	#	#	N
P.1	Cylindrée du moteur du véhicule (en cm^3)	#	#	o
P.2	Puissance nette maximale du moteur du véhicule (en kW)	#	#	o
P.3	Type de carburant ou source d'énergie du véhicule	#	#	o
P.4	Vitesse nominale du moteur du véhicule (en min^{-1})	o	o	N
P.5	Numéro de série du moteur du véhicule	o	o	N
Q	Rapport puissance/poids pour le véhicule (en kW/kg) [pour motocycles uniquement]	X	X	o
R	Couleur du véhicule	#	o	o
S.1	Nombre de places assises dans le véhicule, y compris celle du conducteur	X	X	N
S.2	Nombre de places debout dans le véhicule	#	#	N
T	Vitesse maximale du véhicule (en km/h)	o	o	N
U.1 / U.3	Niveau sonore du véhicule: à l'arrêt (en dB(A)) / en marche (en dB(A))	o	o	N
U.2	Vitesse du moteur à laquelle a été déterminée le niveau sonore (en min^{-1})	o	o	N
V.1 / V.2 / V.3 / V.4	Gaz d'échappement du véhicule: CO / HC / NO_x / HC+NO_x (en g/km ou en g/kWh)	#	N	N
V.5	Gaz d'échappement du véhicule: particules diesel (en g/km ou en g/kWh)	#	N	N
V.6	Coefficient d'absorption corrigé pour le diesel (en min^{-1})	#	o	N
V.7	CO_2 (en g/km)	X	o	N
V.9	Catégorie environnementale du véhicule	X	o	N
Z.1	Type de carrosserie du véhicule	X	X	o
Z.2 / Z.3 / Z.4	Longueur / Largeur / Hauteur du véhicule	o	o	o
Z.5	Dimensions des pneus dont le véhicule est équipé	o	o	o
	Remarques	o	o	o

Annexe 2: **Le modèle du certificat d'immatriculation d'un véhicule**

face 'recto' (partie I)(#)

NB: quant à leur aspect visuel, les parties I et II du certificat d'immatriculation sont identiques, sauf d'afficher sur le quatrième volet du certificat respectivement la mention "Partie I" ou "Partie II"

Changements d'adresse

Date: _____

N°, Rue: _____

Localité: _____

Date: _____

N°, Rue: _____

Localité: _____

Notes importantes

Lorsque le véhicule couvert par le présent certificat d'immatriculation est cédé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage ou temporairement mis hors circulation, le propriétaire ou le détenteur du véhicule doit en informer la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) endéans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule "Déclaration de mise hors circulation d'un véhicule routier", dûment complétée et signée, à laquelle il doit joindre l'original des parties I et II du présent certificat. Dans le cas où le véhicule est **temporairement mis hors circulation**, il suffit de joindre l'original de la seule partie I du présent certificat. La prédite notification peut se faire soit par envoi des documents requis, sous pli recommandé, à la SNCA, soit par la remise de ces documents, contre accusé de réception, à un guichet de la SNCA.

Lorsque le véhicule couvert par le présent certificat d'immatriculation a fait l'objet d'une **modification ou transformation** de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité, soit sur le présent certificat, le propriétaire ou le détenteur du véhicule doit en informer la SNCA avant de remettre le véhicule en circulation, aux fins de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation.

Notes importantes

Lorsque le propriétaire ou le détenteur du véhicule couvert par le présent certificat d'immatriculation **change de résidence normale ou de siège social**, il doit en informer la SNCA endéans le mois suivant ce changement et faire procéder à l'inscription de sa nouvelle adresse par la SNCA au moins sur l'original de la partie I du présent certificat. Si la nouvelle adresse figure dans le répertoire national des personnes physiques et morales, la SNCA transcrit cette adresse, sans frais pour le requérant. A défaut, la personne concernée doit justifier sa situation régulière au Luxembourg en produisant un certificat de résidence (dans le cas d'une personne physique) ou un extrait du Registre de commerce et des sociétés (dans le cas d'une personne morale), ou un document en tenant lieu, le certificat ou le document présenté devant dater de moins d'un mois.

Communauté Européenne

Grand-Duché de Luxembourg

Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Département des transports

L

Certificat d'immatriculation - Partie I

ЧАСТ I НА СЕРТИФИКАТА ЗА РЕГИСТРАЦИЯ
PERMISO DE CIRCULACIÓN. PARTE I
OSVĚDČENÍ O REGISTRACI - ČÁST I
REGISTRERINGSATTEST. DEL I
ZULASSUNGSBESCHEINIGUNG. TEIL I
REGISTREERIMISTUNNISTUS. OSA I
ΆΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ. ΜΕΡΟΣ Ι
REGISTRATION CERTIFICATE. PART I
CARTA DI CIRCOLAZIONE. PARTE I
REĢISTRĀCIJAS APLIECĪBA. I. DAĻA
REGISTRACIJOS LIUDIJIMAS. I DALIS
FORGALMI ENGEDÉLY. I. RÉSZ
ĊERTIFIKAT TA' REĠISTRAZZJONI. L-I PARTI
KENTEKENBEWIJS. DEEL I
DOWÓD REJESTRACYJNY. CZĘŚĆ I
CERTIFICADO DE MATRICULA. PARTE I
PARTEA I DIN CERTIFICATUL DE ÎNMATRICULARE
OSVEDČENIE O EVIDENCII. ČASŤ I
PROMETNO DOVOLJENJE. DEL I
REKISTERÖINTITODISTUS. OSA I
REGISTRERINGSBEVISET. DEL I

face 'verso'

A	Numéro d'immatriculation	
E	VIN - Numéro d'identification	
Titulaire / Propriétaire (*)		
C.1.1 C.2.1	Nom Raison sociale	
C.1.2 C.2.2	Prénom (s)	
C.1.3 C.2.3	N°, rue	
	CP-Localité	
Détenteur		
C.3.1	Nom Raison sociale	
C.3.2	Prénom (s)	
C.3.3	N°, rue	
	CP-Localité	

K	N° de réception	
D.2	Variante	
	Version	
J	Catégorie	
(Z.1)	Carrosserie	
D.1	Marque	
D.3	Dénomination	
P.1	Cylindrée	
P.2	Puissance	
P.3	Carburant	
Masses maximales autorisées		
F.1	technique	
F.2	nationale	
F.3	ensemble	
N.1a	essieu 1	
N.2a	essieu 2	
N.3a	essieu 3	
N.4a	essieu 4	
N.5a	essieu 5	
O.1	remorque freinée	
O.2	rem. non-freinée	

S	Nombre de places	S1	S1	S2
L	Nombre d'essieux	sp	td	tr
(Z.5)	Dimensions des pneus	e1	e2	e3
		e4	e5	
(Z.2)	Longueur			
(Z.3)	Largeur			
(Z.4)	Hauteur			
G	Masse en service			
Q	Puissance/Poids			
Dates de mise en circulation et d'immatricul.				
B	1ère mise en circ.			
I	Immatric. actuelle			
H	Date limite validité			

1234567890

REMARQUES

Annexe 3: Le modèle du certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Département des Transports

Adresse postale
Société Nationale de Circulation Automobile
BP 23
L-5201 Sandweiler

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION TEMPORAIRE

valable du ..... jusqu'à la fin du 3ème jour ouvrable suivant,

délivré sur base des dispositions de l'article 7, paragraphe 7, du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 concernant la réception et l'immatriculation des véhicules routiers pour le véhicule spécifié ci-dessous, comme suite à la restitution du certificat d'immatriculation de celui-ci en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation et au nom du même propriétaire ou détenteur.

Données du véhicule

Numéro d'immatriculation: .....
Numéro d'identification: .....
Marque: .....
Dénomination commerciale: .....

Le présent certificat n'est valable qu'à condition d'être accompagné d'un certificat de contrôle technique en cours de validité ainsi que d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme par la SNCA ou par une personne déléguée à cette fin par la SNCA.

Cachet de la société

Personne mandatée

Nom: .....

Adresse: .....

Nom et Prénom du signataire: .....

Signature: .....

Numéro d'identification du certificat: .....

Le présent document ne peut pas servir en vue de l'immatriculation du véhicule à l'étranger et ne couvre la circulation du véhicule concerné que sur la voie publique au Luxembourg.

snca Société Nationale de Circulation Automobile	**Société Nationale de Circulation Automobile** *désignée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions, en vertu de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, comme organisme responsable pour l'exécution des tâches administratives relatives à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers*	**Service 'Immatriculation'** imm@snca.lu

Annexe 4: Le modèle de l'attestation de modification ou de transformation pour un véhicule routier

Désignation de l'atelier ayant procédé à la transformation

Numéro du dossier

Date: .....

ATTESTATION
de modification ou de transformation

délivrée en application des dispositions de l'article 11, paragraphe 7, du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers

L'expert-technicien soussigné .....
(Nom et Prénom)

déclare avoir procédé sur le véhicule spécifié ci-après:

Numéro d'immatriculation .....

Numéro d'identification .....

Marque .....

Modèle (Type) .....

aux modifications / transformations par rapport au type de véhicule réceptionné listées ci-après, en ayant à cette fin appliqué les règles de l'art en la matière et respecté les instructions de montage et de réglage reprises dans les documents techniques de référence pertinents du (des) fabricant (s) respectif (s).

Modification (s) / Transformation (s)	Description ou spécification technique de référence

Cette attestation:

- doit obligatoirement être conservée à bord du véhicule;
- correspond à l'état du véhicule à la date de son établissement et ne présume nullement de l'évolution future du véhicule;
- doit être présentée à la **SNCA** endéans les deux mois après son établissement, ensemble avec le véhicule modifié ou transformé, aux fins de la réception de ce dernier

snca Société Nationale de Circulation Automobile

Société Nationale de Circulation Automobile

désignée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions, en vertu de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, comme organisme responsable pour l'exécution des tâches administratives relatives à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers

Service 'Agréation'

Rendez-vous:

agr@snca.lu

Annexe 5: Le modèle de la déclaration de mise hors circulation d'un véhicule

DÉCLARATION DE MISE HORS CIRCULATION D'UN VÉHICULE

(prière de bien vouloir remplir lisiblement)

VÉHICULE:

☐ vendu (a)
☐ exporté (a)
☐ détruit (a)
☐ mis hors circulation temporairement (b)

Numéro d'immatriculation ou numéro d'identité

Veuillez faire parvenir la présente déclaration par **envoi recommandé** à la

SOCIÉTÉ NATIONALE
DE CIRCULATION AUTOMOBILE
BP 23
L-5201 SANDWEILER

tout en y joignant le (les) document(s) du véhicule

(a) parties I et II
(b) partie I

Numéro d'identification (N° châssis):

Nouveau Propriétaire / Titulaire:

année mois jour

Date naissance
Sociétés: matricule

Nom(s) ou Raison sociale: _____

Prénom(s): _____

N° et Rue: _____

CP et Localité: _____

Déclarant:

année mois jour

Date naissance
Sociétés: matricule

Lorsque le véhicule est ou a été immatriculé au nom d'une personne morale, le déclarant soussigné confirme être valablement mandaté pour agir au nom de cette personne morale.

Nom(s) ou Raison sociale: _____

Prénom(s): _____

N° et Rue: _____

CP et Localité: _____

☐ **Demande en obtention d'un certificat en vue de l'immatriculation du véhicule en dehors du Luxembourg.** (a)

☐ **Demande en obtention d'un accusé de réception.**

envoyer à: ☐ ancien propriétaire
☐ nouveau propriétaire / titulaire
☐ déclarant

Signature: _____

_____ le ____ / ____ / _____

ESPACE RÉSERVÉ À L'ADMINISTRATION

Reçu via: ☐ guichet / ☐ courrier

☐ sans document d'immatriculation
☐ avec certificat d'immatriculation partie
☐ avec certificat d'immatriculation partie II
☐ avec certificat d'immatriculation partie I et partie II (ou ancienne carte d'immatriculation)

☐ Document de non-immatriculation
☐ Accusé de réception
envoyé à: ☐ ancien propriétaire / détenteur
☐ nouveau propriétaire / titulaire
☐ déclarant
remis: ☐ guichet

Opérateur:

Date:

Cachet + Paraphe:

Annexe 6: La série courante des numéros d'immatriculation pour véhicules routieres

(1) Les numéros d'immatriculation de la série courante comportent six positions alphanumériques, dont quatre chiffres précédés de deux lettres.

(2) Dans la série courante, les séries de numéros qui suivent ne sont pas utilisées:

a) les séries qui impliquent une des combinaisons de lettres AA, CD, HJ, KK, KZ, PD, SA, SS, WC et ZZ.

b) les séries qui impliquent les lettres I ou O.

(3) Les combinaisons de lettres se suivent dans l'ordre séquentiel du tableau ci-après, évoluant de haut en bas et de gauche à droite.

BA	JJ	TS	XZ	NR	DH	FA	RJ	YS	PZ	DR	GH	QB	ZK	QS
CA	GJ	RS	YZ	PR	EH	EB	QK	ZS	QZ	ER	FH	PB	YK	RT
DA	FJ	QT	ZY	QR	FG	DB	PK	ZT	RY	FQ	EG	NB	XK	ST
EA	EK	PT	YY	RQ	GG	CB	NK	YT	SY	GQ	DG	MB	WK	TT
FB	DK	NT	XY	SQ	HG	BB	MK	XT	TY	HQ	CG	LB	VL	UT
GB	CK	MT	WY	TQ	JG	AB	LK	WT	UY	JQ	BG	KC	UL	VT
HB	BK	LT	VX	UQ	KG	AC	KL	VU	VY	KQ	AG	JC	TL	WU
JB	AK	KU	UX	VQ	LF	BC	JL	UU	WX	LP	AF	HC	SL	XU
KB	AL	JU	TX	WP	MF	CC	HL	TU	XX	MP	BF	GC	RL	YU
LC	BL	HU	SX	XP	NF	DC	GL	SU	YX	NP	CF	FC	QM	ZU
MC	CL	GU	RX	YP	PF	EC	FL	RU	ZX	PP	DF	ED	PM	ZV
NC	DL	FU	QW	ZP	QF	FD	EM	QV	ZW	QP	EF	DD	NM	YV
PC	EL	EV	PW	ZN	RE	GD	DM	PV	YW	RN	FE	BD	MM	XV
QC	FM	DV	NW	YN	SE	HD	CM	NV	XW	SN	GE	AD	LM	WV
RD	GM	CV	MW	XN	TE	JD	BM	MV	WW	TN	HE	AE	KN	VW
SD	HM	BV	LW	WN	UE	KD	AM	LV	VV	UN	JE	BE	JN	UW
TD	JM	AV	KV	VM	VE	LE	AN	KW	UV	VN	KE	CE	HN	TW
UD	KM	AW	JV	UM	WD	ME	BN	JW	TV	WM	LD	DE	GN	SW
VD	LN	BW	HV	TM	XD	NE	CN	HW	SV	XM	MD	EE	FN	RW
WE	MN	CW	GV	SM	YD	PE	DN	GW	RV	YM	ND	FF	EP	QX
XE	NN	DW	FV	RM	ZD	QE	EN	FW	QU	ZM	QD	GF	DP	PX
YE	PN	EW	EU	QL	ZC	RF	FP	EX	PU	ZL	RC	HF	CP	NX
ZE	QN	FX	DU	PL	YC	SF	GP	DX	NU	YL	SC	JF	BP	MX
ZF	RP	GX	CU	NL	XC	TF	HP	CX	MU	XL	TC	KF	AP	LX
YF	SP	HX	BU	ML	VB	UF	JP	BX	LU	WL	UC	LG	AQ	KY
XF	TP	JX	AU	LL	UB	VF	KP	AX	KT	VK	VC	MG	BQ	JY
WF	UP	KX	AT	JK	TB	WG	LQ	AY	JT	UK	WB	NG	CQ	HY
VG	VP	LY	BT	HK	SB	XG	MQ	BY	HT	TK	XB	PG	DQ	GY
UG	WQ	MY	CT	GK	RB	YG	NQ	CY	GT	SK	YB	QG	EQ	FY
TG	XQ	NY	DT	FK	QA	ZG	PQ	DY	FT	RK	ZB	RH	FR	EZ
SG	YQ	PY	ET	EJ	PA	ZH	QQ	EY	ES	QJ	ZA	SH	GR	DZ
RG	ZQ	QY	FS	DJ	NA	YH	RR	FZ	DS	PJ	YA	TH	HR	CZ
QH	ZR	RZ	GS	CJ	MA	XH	SR	GZ	CS	NJ	XA	UH	JR	BZ
PH	YR	SZ	HS	BJ	LA	WH	TR	HZ	BS	MJ	WA	VH	KR	AZ
NH	XR	TZ	JS	AJ	KA	VJ	UR	JZ	AS	LJ	VA	WJ	LS	
MH	WR	UZ	KS	AH	JA	UJ	VR	LZ	AR	KH	UA	XJ	MS	
LH	VS	VZ	LR	BH	HA	TJ	WS	MZ	BR	JH	TA	YJ	NS	
KJ	US	WZ	MR	CH	GA	SJ	XS	NZ	CR	HH	RA	ZJ	PS	

(4) Les éléments numériques des numéros d'immatriculation de la série courante sont attribués comme suit:

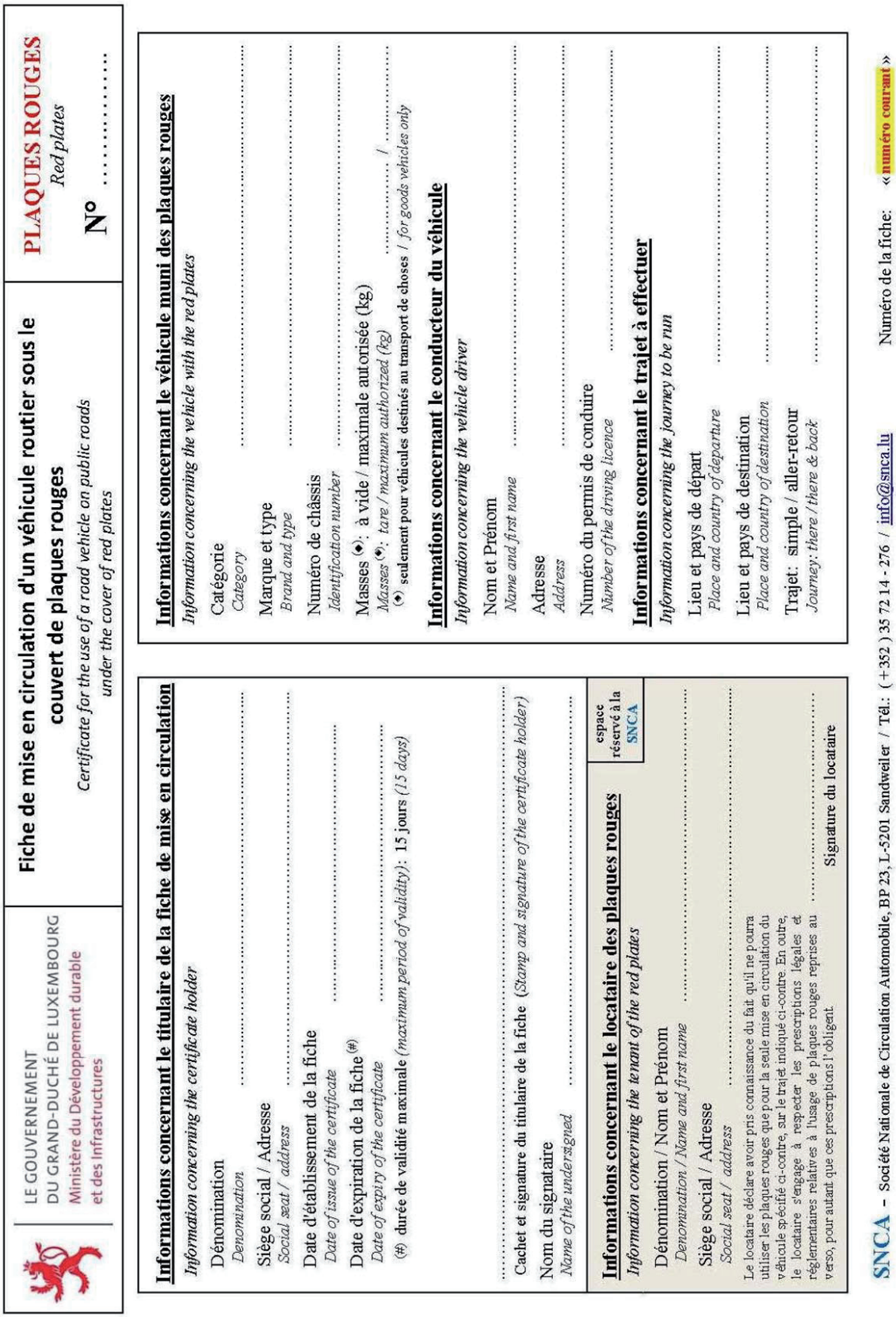
a) les éléments numériques de 0010 à 0099 sont attribués en tant que numéros courants ou en tant que numéros personnalisés aux cyclomoteurs et aux quadricycles légers;

b) les éléments numériques de 0001 à 0009 ainsi que ceux de 0100 à 3999 peuvent être attribués en tant que numéros personnalisés à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;

c) les éléments numériques de 4000 à 9999 sont attribués en tant que numéros courants à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers, les différentes combinaisons possibles étant émises dans l'ordre défini au tableau du paragraphe (3) et selon la séquence suivante: BA 4000 – BA 4999, CA 5000 – CA 5999, DA 6000 – DA 6999, etc.

———

Annexe 7: Le modèle de la fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges
Certificate for the use of a road vehicle on public roads under the cover of red plates

PLAQUES ROUGES
Red plates
N° .....

Informations concernant le titulaire de la fiche de mise en circulation
Information concerning the certificate holder

Dénomination
Denomination .....

Siège social / Adresse
Social seat / address .....

Date d'établissement de la fiche
Date of issue of the certificate .....

Date d'expiration de la fiche (#)
Date of expiry of the certificate .....
(#) **durée de validité maximale** *(maximum period of validity)*: **15 jours** *(15 days)*

.....
Cachet et signature du titulaire de la fiche *(Stamp and signature of the certificate holder)*

Nom du signataire
Name of the undersigned .....

Informations concernant le locataire des plaques rouges
Information concerning the tenant of the red plates

espace réservé à la SNCA

Dénomination / Nom et Prénom
Denomination / Name and first name .....

Siège social / Adresse
Social seat / address .....

Le locataire déclare avoir pris connaissance du fait qu'il ne pourra utiliser les plaques rouges que pour la seule mise en circulation du véhicule spécifié ci-contre, sur le trajet indiqué ci-contre. En outre, le locataire s'engage à respecter les prescriptions légales et réglementaires relatives à l'usage de plaques rouges reprises au verso, pour autant que ces prescriptions l'obligent.

Signature du locataire .....

Informations concernant le véhicule muni des plaques rouges
Information concerning the vehicle with the red plates

Catégorie
Category .....

Marque et type
Brand and type .....

Numéro de châssis
Identification number .....

Masses (♦): à vide / maximale autorisée (kg)
Masses (♦): tare / maximum authorized (kg) ..... / .....
(♦) **seulement pour véhicules destinés au transport de choses** / *for goods vehicles only*

Informations concernant le conducteur du véhicule
Information concerning the vehicle driver

Nom et Prénom
Name and first name .....

Adresse
Address .....

Numéro du permis de conduire
Number of the driving licence .....

Informations concernant le trajet à effectuer
Information concerning the journey to be run

Lieu et pays de départ
Place and country of departure .....

Lieu et pays de destination
Place and country of destination .....

Trajet: simple / aller-retour
Journey: there / there & back .....

SNCA – Société Nationale de Circulation Automobile, BP 23, L-5201 Sandweiler / Tél.: (+352) 35 72 14 - 276 / info@snca.lu

Numéro de la fiche: «**numéro courant**»

Annexe 8: Différents types de plaques d'immatriculation

Les plaques d'immatriculation comportent les types de plaques suivants:

a) «plaques corps diplomatique»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés aux points a) à c) de l'article 21, désignées «plaques CD»;

b) «plaques Cour grand-ducale et Gouvernement»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés aux points a) et b) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques CG»;

c) «plaques parlement»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés au point d) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques PP»;

d) «plaques export»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés au point g) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques EX»;

e) «plaques motocycle»: plaques d'immatriculation de motocycles ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques MC»;

f) «plaques cyclomoteur»: plaques d'immatriculation de cyclomoteurs et quadricycles légers ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques CM»;

g) «plaques motocycle historique»: plaques d'immatriculation de motocycles répondant aux critères de motocycles historiques, désignées «plaques MH»;

h) «plaques cyclomoteur historique»: plaques d'immatriculation de cyclomoteurs et quadricycles légers répondant aux critères de cyclomoteurs et quadricycles légers historiques, désignées «plaques CH»;

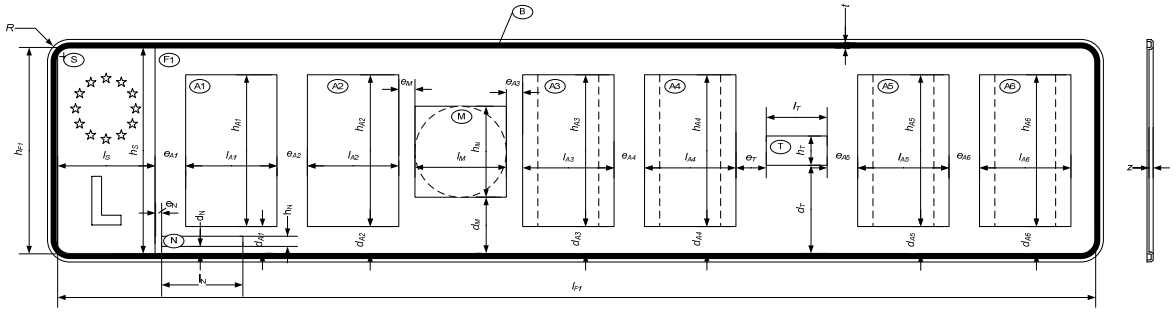
i) «plaques véhicules historiques»: plaques d'immatriculation de véhicules historiques autres que les motocycles historiques et les cyclomoteurs et quadricycles légers historiques, désignées «plaques VH»;

j) «plaques rouges»: plaques d'immatriculation visées à la sous-section 5.3 du chapitre 4, désignées «plaques RG»;

k) «plaques standard»: plaques d'immatriculation autres que celles définies aux points a) à j), destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques ST».

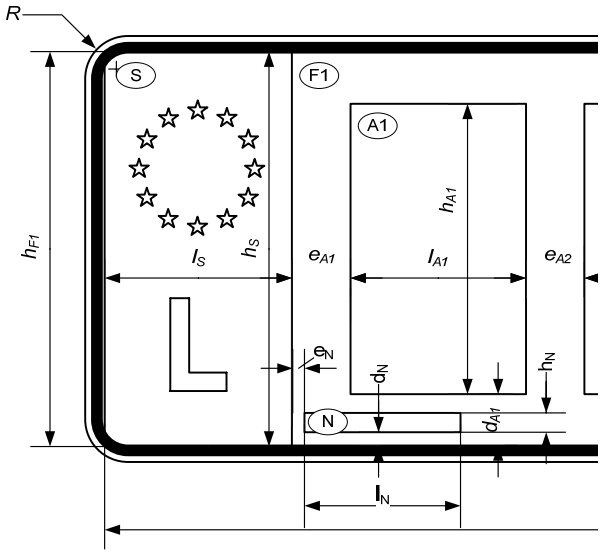
Annexe 9: Zone N d'une plaque d'immatriculation

1. Modèle d'une plaque d'immatriculation



2. Définition de la zone N

Zone dans laquelle est gravé, par rayon laser, de façon indélébile, le code de sécurité unique visé à l'article 33, paragraphe 2.

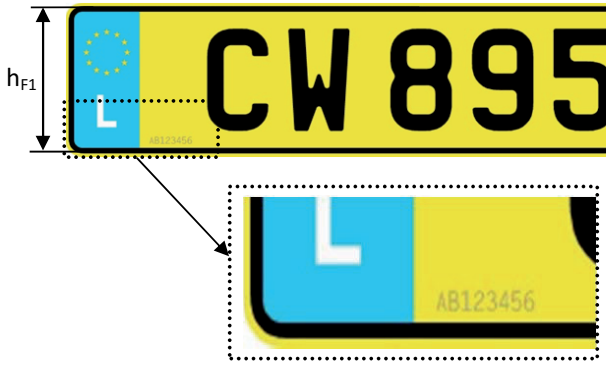
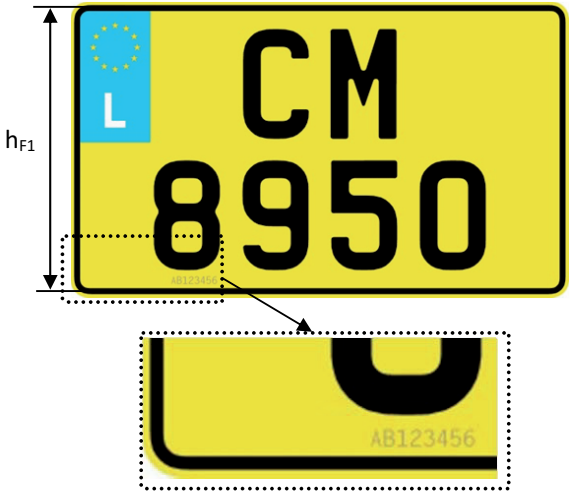


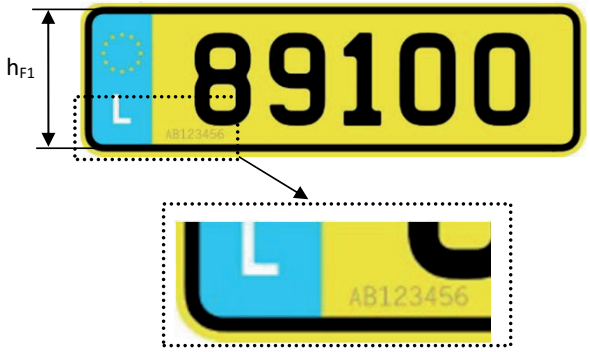
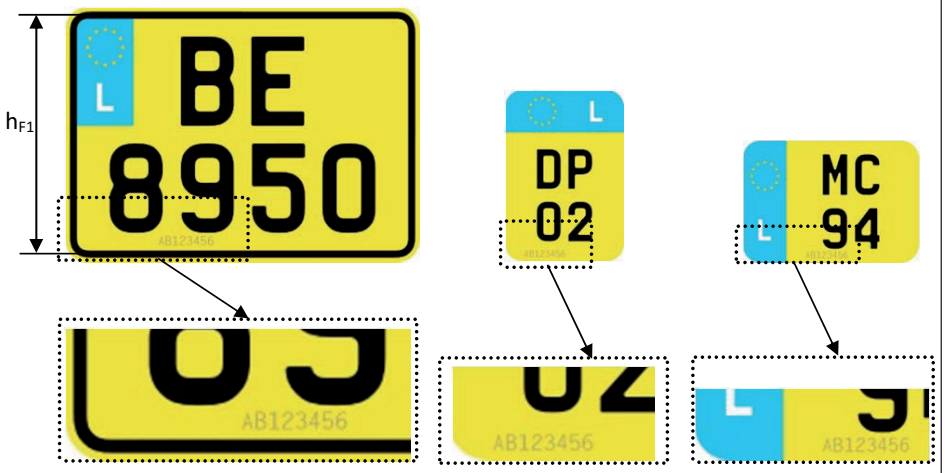
3. Couleurs et forme de la zone N

Zone N	
Forme	Rectangulaire
Couleur de fond	Les parties de la zone N non couvertes par les chiffres du code de sécurité sont de couleur jaune rétroréfléchissante.
Couleur des caractères	Noir

4. Dimensions et emplacement de la zone N

Dimensions de la zone N pour les types de plaques CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST	
l_N[mm]	40
h_N[mm]	5

Emplacement de la zone N pour les types de plaques CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST	l_s	e_N	d_N
Pour les plaques d'immatriculation destinées aux véhicules autres que les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers, dont la hauteur (h_{F1}) ne dépasse pas 120 mm. Exemple: 	48	3	3
Pour les plaques d'immatriculation destinées aux véhicules autres que les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers, dont la hauteur (h_{F1}) est d'au moins 120 mm. Exemple: 	48	10	3

	l_s	e_N	d_N
Pour les plaques d'immatriculation destinées aux motocycles, dont la hauteur (h_{F1}) ne dépasse pas 120 mm. Exemple: 	32	3	3
Pour les plaques d'immatriculation destinées aux motocycles, dont la hauteur (h_{F1}) est d'au moins 120 mm, ainsi que pour les plaques d'immatriculation destinées aux cyclomoteurs et aux quadricycles légers. Exemples: 	32	10	3

5. <u>Tolérances applicables aux dimensions définies sous 4.</u>

	Dimensions simples				Dimensions cumulées		
Désignation	l_N/l_s	h_N	e_N	d_N	$d_N + h_N$	$l_s + e_N$	$e_N + l_N$
Tolérance [mm]	± 1	± 1	± 1	± 1	± 1,5	± 1,5	± 1,5

Règlement ministériel du 23 septembre 1986 concernant l'autorisation de frapper un numéro de châssis.[1]

(Mém. A - 77 du 30 septembre 1986, p. 2024)

Art. 1er.

Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule dont le châssis ou une partie du châssis a été remplacé ou dont le numéro de châssis n'est pas placé à un endroit bien visible de même que le propriétaire ou détenteur d'un véhicule importé au Luxembourg qui n'est pas muni d'un numéro de châssis peut être autorisé par le Ministre des Transports à faire frapper dans le nouveau châssis, dans la nouvelle pièce ou à l'endroit approprié du véhicule importé le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un nouveau numéro.

Art. 2.

L'autorisation ministérielle prévue à l'article 1er est délivrée sur demande écrite et suite à l'avis de l'organisme chargé du contrôle technique des véhicules qui propose le numéro faisant l'objet de l'autorisation. Elle n'est délivrée qu'après vérification et appréciation du bien-fondé de la demande; le requérant est tenu de fournir tout renseignement utile à ces investigations.

Art. 3.

L'organisme de contrôle technique est chargé des opérations de frappe.

Art. 4.

Le présent règlement sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le 1er octobre 1986.

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

JURISPRUDENCE

Règlement grand-ducal du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation.

Immatriculation – plaques rouges – portée des droits conférés – contrôle technique – rejet du véhicule - code de la route, art. 92 al. 1er – r. g.-d. du 17 juin 2003, art. 19

L'immatriculation moyennant l'octroi de plaques rouges ne confère pas autant de droits qu'une immatriculation ordinaire telle que prévue par l'article 92, alinéa 1er du code de la route. En effet, en vertu de l'article 65 du code de la route, abrogé par l'article 19 du règlement grand-ducal du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation, (…), les plaques rouges sont mises à la disposition, par le ministre des Transports, des organismes chargés du contrôle technique et des personnes autorisées à faire le commerce ou les réparations de véhicules routiers. (…) En rejetant le véhicule au motif qu'il n'était pas muni de plaques rouges alors qu'il aurait appartenu à l'autorité compétente d'énoncer les motifs juridiques ou techniques justifiant un refus d'immatriculation ordinaire au sens de l'article 92, alinéa 1er du code de la route, entraînant comme seule alternative possible l'immatriculation sous le couvert de plaques rouges, celle-ci n'a pas légalement motivé sa décision.

TA 8-03-2004 (16979)

MARCHANDISES DANGEREUSES

Sommaire

Loi du 9 avril 1986 relative aux 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 publique (telle qu'elle a été modifiée) 978

Loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail et par voie navigable de marchandises dangereuses 980

Loi du 21 décembre 2012 concernant les équipements sous pression transportables (telle qu'elle a été modifiée) . . . 982

Règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) comme carburant pour la propulsion des véhicules automoteurs (tel qu'il a été modifié) 993

Règlement grand-ducal du 24 décembre 1999 relatif aux fonctions et au certificat de formation du conseiller à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses (tel qu'il a été modifié) 1001

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses (tel qu'il a été modifié) 1006

Loi du 9 avril 1986 relative aux 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 publique,

(Mém. A - 32 du 24 avril 1986, p. 1199; doc. parl. 2892)

modifiée par:

Loi du 27 juillet 1993.

(Mém. A - 57 du 28 juillet 1993, p. 1099; doc. parl. 3702)

Texte coordonné au 18 septembre 2001

Version applicable à partir du 1er janvier 2002

Art. 1er.

Un règlement grand-ducal déterminera les prescriptions relatives à l'aménagement et au contrôle des équipements spéciaux des véhicules circulant sur la voie publique, à l'exception des véhicules circulant sur rail, qui transportent ou qui utilisent comme carburant des matières pouvant présenter un danger ou un inconvénient soit pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques, soit pour l'environnement, ou qui transportent des marchandises exigeant des mesures particulières d'hygiène ou de conservation.

Il déterminera de même les prescriptions relatives au chargement et aux documents de bord de ces véhicules.

Art. 2.

Avant leur mise en service, les équipements visés à l'article 1er doivent faire l'objet d'une réception par l'organisme chargé du contrôle technique des véhicules automoteurs et de leurs remorques. Après leur mise en service, ces équipements sont soumis à des contrôles périodiques. Les modalités de la réception et des contrôles ainsi que la périodicité des contrôles sont déterminés par règlement grand-ducal.

En vue de la réception des équipements en question, l'organisme chargé du contrôle technique peut exiger des propriétaires ou détenteurs des véhicules des rapports établis par des experts qui, sur proposition de l'organisme, sont agréés à cette fin par le membre du Gouvernement ayant les transports routiers dans ses attributions, ou des avis émis par des services administratifs à déterminer par règlement grand-ducal.

La conformité des équipements aux prescriptions des règlements pris en exécution de la présente loi sera constatée par un certificat spécial qu'établira l'organisme chargé du contrôle technique.

Art. 3.

Le prix que l'organisme chargé du contrôle technique est autorisé à percevoir pour ses prestations à charge des propriétaires et détenteurs des équipements visés à l'article 1er sera fixé par un règlement du membre du Gouvernement qui a les transports routiers dans ses attributions.

Ce prix ne pourra être supérieur à «49,58 euros»[1] indice 100 du coût de la vie.

Art. 4.

(Loi du 27 juillet 1993)

«Les officiers de police judiciaire, les membres «de la police grand-ducale»[2], les agents de l'administration des douanes et accises, ainsi que les fonctionnaires et agents du service du contrôle des transports routiers sont chargés d'assurer l'exécution de la présente loi et des règlements pris en son exécution et de dresser procès-verbal des infractions.»

Art. 5.

Si les véhicules visés à l'article 1er ne répondent pas aux dispositions réglementaires prises en exécution de la présente loi et que l'irrégularité constitue un danger soit pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques, soit pour l'environnement, ou si leurs conducteurs se trouvent dans l'impossibilité ou refusent d'exhiber sur réquisition un des documents prescrits par la présente loi ou les règlements pris en son exécution, les officiers de police judiciaire et agents énumérés à l'article 4, sont en droit d'interdire aux conducteurs de continuer à circuler dans ces conditions et de prendre toute mesure susceptible d'assurer l'immobilisation du véhicule.

(Loi du 27 juillet 1993)

(…)

1 Tel que modifié implicitement par la loi du 1er août 2001 (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440).
2 Tel que modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).

La personne qui, dans les conditions du présent article, refusera d'obtempérer aux injonctions, sera punie des peines prévues à l'article 6.

Art. 6.

Toute infraction aux dispositions de la présente loi ou des règlements pris en son exécution sera punie d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois et d'une amende de «251 à 10.000 euros»[1] ou d'une de ces peines seulement.

Les mêmes peines s'appliquent à toute entrave apportée à la réception ou au contrôle des équipements.

Les dispositions du livre 1er du Code pénal ainsi que celles «des articles 130-1 à 132-1 du code d'instruction criminel»[2], sont applicables.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

---

1 Tel que modifié implicitement par les lois du 13 juin 1994 (Mém. A - 59 du 7 juillet 1994, p. 1096) et du 1er août 2001 (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440).

2 Tel que modifié implicitement par la loi du 13 juin 1994 (Mém. A - 59 du 7 juillet 1994, p. 1096).

Loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail et par voie navigable de marchandises dangereuses.

(Mém. A - 155 du 31 décembre 1999, p. 3071; doc. parl. 4466; Dir. 1996/35)

Texte coordonné au 18 septembre 2001

Version applicable à partir du 1er janvier 2002

Art. 1er.

Conformément à la directive 96/35/CE du Conseil, du 3 juin 1996, concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, les entreprises qui sont établies au Luxembourg, et dont l'activité comporte le transport de marchandises dangereuses par route, par rail ou par voie navigable ou les opérations de chargement et de déchargement liées à ces transports, doivent désigner avant le 1er janvier 2000 un ou plusieurs conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses.

Sont exclues du champ d'application de la présente loi:

– les entreprises dont les activités ne portent que sur des transports de marchandises dangereuses qui sont effectués par les moyens de transport appartenant aux forces armées ou se trouvant sous la responsabilité de celles-ci;
– les entreprises dont les activités portent sur des quantités limitées qui sont, pour chaque unité de transport, situées en-deçà des seuils définis par les marginaux 10010 et 10011 de l'Annexe B de la directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route;
– les entreprises qui n'effectuent qu'occasionnellement des transports de marchandises dangereuses ou des opérations de chargement ou de déchargement liées à ces transports, le degré de danger ou de pollution de ces marchandises étant minimal et les quantités transportées, chargées et/ou déchargées de marchandises dangereuses, autres que des matières radioactives, n'excédant pas 50 tonnes par an.

L'autorité compétente chargée de délivrer le certificat de formation est le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après le ministre.

Les dispositions de la présente loi ne portent pas préjudice à l'application de la loi du 17 juin 1994 concernant la sécurité et la santé des travailleurs au travail.

Art. 2.

Le conseiller à la sécurité a, sous la responsabilité du chef d'entreprise, pour mission d'aider la prévention des risques pour les personnes, les biens ou l'environnement inhérents aux activités dont question à l'article 1er. Sa tâche essentielle consiste à rechercher tout moyen et à promouvoir toute action en vue de faciliter l'exécution des activités de transport ou de chargement et de déchargement de marchandises dangereuses visées à l'article 1er dans le respect des réglementations applicables et dans des conditions optimales de sécurité.

Les fonctions inhérentes à cette mission sont déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 3.

Le conseiller à la sécurité est désigné par le chef d'entreprise et exerce sa mission sous la responsabilité directe de celui-ci.

Il fait partie de l'effectif de l'entreprise ou peut être tiers à l'entreprise, à condition d'être effectivement en mesure de remplir sa mission. Le chef d'entreprise peut assurer lui-même les fonctions de conseiller à la sécurité, s'il possède la qualification professionnelle requise.

Art. 4.

Nul ne peut, à titre principal ou accessoire, exercer au Luxembourg l'activité de conseiller à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, sans autorisation écrite préalable, lorsque cette activité est exercée à titre indépendant pour compte de tiers.

L'autorisation en question est accordée aux seules personnes qui présentent les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelles. Elle est délivrée selon les conditions et dans les formes du Titre I de la loi du 28 décembre 1988 1° réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales; 2° modifiant l'article 4 de la loi du 2 juillet 1935 portant réglementation des conditions d'obtention du titre et du brevet de maîtrise dans l'exercice des métiers.

L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du requérant et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative.

La qualification professionnelle de la personne ayant fait une demande en vue d'une autorisation à exercer l'activité de conseiller à la sécurité est établie par le certificat de formation dont elle doit être titulaire. Le certificat de formation est délivré par le ministre après attestation de la réussite par l'intéressé à un examen. Les modalités d'établissement et les conditions de validité de ce certificat sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Art. 5.

Tout conseiller à la sécurité qu'il s'agisse d'un membre du personnel d'une des entreprises mentionnées à l'article 1er ou du chef d'entreprise lui-même, doit être titulaire du certificat de formation dont question au quatrième alinéa de l'article 4.

Art. 6.

Le ministre procède au retrait du certificat de formation ou au refus d'octroi ou de renouvellement de celui-ci. Sans préjudice des autres sanctions, il peut exercer cette compétence si le titulaire ou le demandeur ne satisfait pas aux conditions prévues par la présente loi ou les règlements pris en son exécution ou s'il est établi à charge du titulaire des irrégularités graves ou répétées commises en sa qualité de conseiller à la sécurité.

Un règlement grand-ducal déterminera les modalités du retrait, du refus d'octroi ou du refus de renouvellement du certificat de formation.

Art. 7.

1. Les officiers de police judiciaire, les membres de la «Police grand-ducale»[1] ainsi que les agents de l'administration des douanes et accises sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

2. Les infractions aux articles 1er et 4 de la présente loi et aux règlements pris en son exécution sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de «251 à 25.000 euros»[2] ou d'une de ces peines seulement.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

---

1 Modifié implicitement par la loi du 31 mai 1999 portant création d'un corps de police grand-ducale (Mém. A - 87 du 5 juillet 1999, p. 1802).
2 Modifié implicitement par la loi du 1er août 2001 relative au basculement en euro (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440).

Loi du 21 décembre 2012 concernant les équipements sous pression transportables,

(Mém. A - 280 du 31 décembre 2012, p. 4382; doc. parl. 6393; dir. 2010/35)

modifiée par:

Loi du 4 juillet 2014.

(Mém. A - 135 du 28 juillet 2014, p. 2144; doc. parl. 6315)

Texte coordonné au 28 juillet 2014

Version applicable à partir du 1er août 2014

Chapitre Ier.- Champ d'application et définitions

Art. 1er. Champ d'application

(1) La présente loi définit des règles détaillées concernant les équipements sous pression transportables conçus et utilisés pour le transport de marchandises dangereuses par route, par chemin de fer et par voie navigable en vue de renforcer la sécurité et de garantir la libre circulation de ces équipements à l'intérieur de l'Union européenne.

(2) La présente loi s'applique:

a) aux nouveaux équipements sous pression transportables définis à l'article 2, paragraphe 1er, qui ne portent pas les marquages de conformité prévus par les directives 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE ou 1999/36/CE, aux fins de leur mise à disposition sur le marché;

b) aux équipements sous pression transportables définis à l'article 2, paragraphe 1er, qui portent les marquages de conformité prévus par la présente loi ou les directives 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE ou 1999/36/CE, aux fins de leur contrôle périodique, contrôle intermédiaire, contrôle exceptionnel et utilisation;

c) aux équipements sous pression transportables définis à l'article 2, paragraphe 1er, qui ne portent pas les marquages de conformité prévus par la directive 1999/36/CE, en ce qui concerne la réévaluation de la conformité.

(3) La présente loi ne s'applique pas aux équipements sous pression transportables mis sur le marché avant le 1er juillet 2001, et qui n'ont pas été soumis à une réévaluation de la conformité.

(4) La présente loi ne s'applique pas aux équipements sous pression transportables utilisés exclusivement pour le transport de marchandises dangereuses entre des Etats membres de l'Union européenne et des pays tiers effectuées conformément aux accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et à leurs annexes.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi on entend par:

(1) «équipement sous pression transportable»:

a) tous les récipients à pression, leurs robinets et autres accessoires le cas échéant, tels qu'ils sont couverts par le chapitre 6.2 des annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses;

b) les citernes, les véhicules-batteries ou les wagons-batteries, les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), leurs robinets et autres accessoires le cas échéant, tels qu'ils sont couverts par le chapitre 6.8 des annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses, lorsque l'équipement visé au point a) ou b) est utilisé conformément à ces annexes pour le transport de gaz de la classe 2, à l'exclusion des gaz ou produits désignés par les chiffres 6 ou 7 dans le code de classification, et pour le transport de matières dangereuses d'autres classes indiquées dans l'annexe I de la présente loi.

   Les équipements sous pression transportables comprennent les cartouches à gaz (no ONU 2037), mais ne comprennent pas les aérosols (no ONU 1950), les récipients cryogéniques ouverts, les bouteilles de gaz pour appareils respiratoires, les extincteurs d'incendie (no ONU 1044), les équipements sous pression transportables exemptés au titre du point 1.1.3.2 des annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et les équipements sous pression transportables exemptés des règles de construction et d'épreuves des emballages conformément aux dispositions spéciales du point 3.3 des annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses;

(2) «mise sur le marché»: la première mise à disposition d'un équipement sous pression transportable sur le marché de l'Union européenne;

(3) «mise à disposition sur le marché»: toute fourniture d'un équipement sous pression transportable destiné à être distribué ou utilisé sur le marché de l'Union européenne dans le cadre d'une activité commerciale ou d'un service public, à titre onéreux ou gratuit;

(4) «utilisation»: le remplissage, le stockage temporaire lié au transport, la vidange et le remplissage à nouveau d'un équipement sous pression transportable;

(5) «retrait»: toute mesure visant à empêcher la mise à disposition sur le marché ou l'utilisation d'un équipement sous pression transportable;

(6) «rappel»: toute mesure visant à obtenir le retour d'un équipement sous pression transportable qui a déjà été mis à la disposition de l'utilisateur final;

(7) «fabricant»: toute personne physique ou morale qui fabrique un équipement sous pression transportable ou des éléments d'un tel équipement, ou fait concevoir ou fabriquer un tel équipement, et le commercialise sous son nom ou sa marque;

(8) «mandataire»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne ayant reçu mandat écrit d'un fabricant pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées;

(9) «importateur»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui met un équipement sous pression transportable ou des éléments d'un tel équipement provenant d'un pays tiers sur le marché de l'Union européenne;

(10) «distributeur»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne, autre que le fabricant ou l'importateur, qui met un équipement sous pression transportable ou des éléments d'un tel équipement à disposition sur le marché;

(11) «propriétaire»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui possède un équipement sous pression transportable;

(12) «opérateur»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui utilise un équipement sous pression transportable;

(13) «opérateur économique»: le fabricant, le mandataire, l'importateur, le distributeur, le propriétaire ou l'opérateur agissant dans le cadre d'une activité commerciale ou de service public, à titre onéreux ou gratuit;

(14) «évaluation de la conformité»: l'évaluation et la procédure d'évaluation de la conformité définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses;

(15) «marquage Pi»: un marquage indiquant que l'équipement sous pression transportable est conforme aux exigences applicables en matière d'évaluation de la conformité définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi;

(16) «réévaluation de la conformité»: la procédure visant à évaluer a posteriori, à la demande du propriétaire ou de l'opérateur, la conformité d'un équipement sous pression transportable fabriqué et mis sur le marché avant le 1er juillet 2001;

(17) «contrôle périodique»: le contrôle périodique et les procédures régissant les contrôles périodiques définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses;

(18) «contrôle intermédiaire»: le contrôle intermédiaire et les procédures régissant les contrôles intermédiaires définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses;

(19) «contrôle exceptionnel»: le contrôle exceptionnel et les procédures régissant les contrôles exceptionnels définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses;

(20) «organisme national d'accréditation»: l'unique organisme dans un Etat membre chargé de l'accréditation, qui tire son autorité de cet Etat;

(21) «accréditation»: une attestation délivrée par un organisme national d'accréditation selon laquelle un organisme notifié satisfait aux exigences définies au point 1.8.6.8, deuxième paragraphe, des annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses;

(22) «autorité de notification»: l'autorité désignée par un Etat membre conformément à l'article 17 de la directive 2010/35/UE concernant les équipements sous pression transportables;

(23) «organisme notifié»: un organisme de contrôle satisfaisant aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et aux conditions définies dans les articles 16 et 18 de la présente loi et notifié conformément à l'article 22;

(24) «notification»: la procédure d'attribution du statut d'organisme notifié à un organisme de contrôle, comprenant la communication de l'information à la Commission européenne et aux Etats membres;

(25) «surveillance du marché»: les tâches effectuées et les mesures prises par les autorités publiques pour s'assurer que l'équipement sous pression transportable est, pendant sa durée de vie, conforme aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi, et ne porte pas atteinte à la santé, à la sécurité ou à tout autre aspect de la protection de l'intérêt public;

(26) «accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et à leurs annexes»:

– l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Protocole de signature y relatif et des Annexes A et B audit Accord, en date, à Genève, du 30 septembre 1957, approuvé par la loi du 23 avril 1970 portant approbation de l´Accord européen relatif au transport international des marchandises dange-

reuses par route (ADR), du Protocole de signature y relatif et des Annexes A et B audit Accord, en date, à Genève, du 30 septembre 1957;

– le Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b) de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), adopté à Genève, le 28 octobre 1993, approuvé par la loi du 24 juillet 1995 portant approbation du Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b) de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), adopté à Genève, le 28 octobre 1993;
– la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du Protocole sur les privilèges et immunités de l´Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), signés à Berne le 9 mai 1980, approuvée par la loi du 4 mai 1983 portant approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du Protocole sur les privilèges et immunités de l´Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), signés à Berne le 9 mai 1980;
– le Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980, approuvé par la loi du 15 juin 2006 portant approbation du Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980;
– l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000, approuvé par la loi du 13 mars 2007 portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000.

Art. 3. Compétences nationales

(1) L'autorité nationale compétente pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE, est le membre du Gouvernement qui a les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après «le Ministre».

(2) L'autorité nationale d'accréditation pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE est l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, dénommé ci-après «ILNAS».

(3) L'autorité nationale de notification pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE est l'ILNAS.

(4) L'autorité nationale compétente pour exercer la surveillance du marché résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE est l'ILNAS.

Chapitre II.- Obligations des opérateurs économiques

Art. 4. Obligations des fabricants

(1) Lorsqu'ils mettent sur le marché leur équipement sous pression transportable, les fabricants veillent à ce qu'il ait été conçu et fabriqué et soit accompagné des documents requis conformément aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi.

(2) Lorsque la procédure d'évaluation de la conformité prévue dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi a établi la conformité de l'équipement sous pression transportable aux dispositions applicables, le fabricant appose le marquage Pi conformément à l'article 15 de la présente loi.

(3) Les fabricants conservent la documentation technique mentionnée dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses. Ils la conservent pendant la période prévue dans lesdites annexes.

(4) Les fabricants qui estiment ou ont des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses ou à la présente loi prennent sans délai les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, s'il y a lieu. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, les fabricants en informent immédiatement l'ILNAS en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur les mesures correctives adoptées.

(5) Les fabricants fournissent les documents illustrant tous ces cas de non-conformité et les mesures correctives.

(6) A la demande de l'ILNAS, les fabricants lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg.

A la demande de l'ILNAS, ils coopèrent à toute mesure prise en vue d'éliminer les risques présentés par des équipements sous pression transportables qu'ils ont mis sur le marché.

(7) Les fabricants ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Art. 5. Mandataires

(1) Les fabricants peuvent désigner un mandataire par un mandat écrit.

Les obligations énoncées à l'article 4, paragraphes 1er et 2, et l'établissement de la documentation technique ne relèvent pas du mandat du mandataire.

(2) Le mandataire exécute les tâches précisées dans le mandat reçu du fabricant. Le mandat autorise le mandataire, au minimum:

a) à garder la documentation technique à la disposition de l'ILNAS pendant au moins la période précisée dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses pour les fabricants;

b) à la demande motivée de l'ILNAS, à lui communiquer toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg;

c) à la demande de l'ILNAS, à coopérer avec lui à la mise en oeuvre de toute mesure prise en vue d'éliminer les risques présentés par les équipements sous pression transportables couverts par le mandat.

(3) L'identité et l'adresse du mandataire sont indiquées sur le certificat de conformité visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses.

(4) Les mandataires ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Art. 6. Obligations des importateurs

(1) Les importateurs ne mettent sur le marché de l'Union européenne que des équipements sous pression transportables qui sont conformes aux annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et à la présente loi.

(2) Avant de mettre un équipement sous pression transportable sur le marché, les importateurs s'assurent que la procédure appropriée d'évaluation de la conformité a été appliquée par le fabricant. Ils s'assurent que le fabricant a établi la documentation technique et que l'équipement sous pression transportable porte le marquage Pi et est accompagné du certificat de conformité visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses.

Lorsqu'un importateur estime ou a des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable n'est pas en conformité avec les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses ou la présente loi, il ne peut mettre cet équipement sur le marché qu'après sa mise en conformité. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, l'importateur en informe le fabricant ainsi que l'ILNAS.

(3) Les importateurs indiquent leur nom et l'adresse à laquelle ils peuvent être joints soit sur le certificat de conformité visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses, soit sur un document joint au certificat.

(4) Tant qu'un équipement sous pression transportable est sous leur responsabilité, les importateurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses.

(5) Les importateurs qui estiment ou ont des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses ou à la présente loi prennent sans délai les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, s'il y a lieu. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, les importateurs en informent immédiatement le fabricant et l'ILNAS, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur les mesures correctives adoptées.

Les importateurs fournissent les documents nécessaires à l'appui de tous ces cas de non-conformité et des mesures correctives.

(6) Pendant au moins la période précisée dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses pour les fabricants, les importateurs gardent une copie de la documentation technique à la disposition de l'ILNAS et font en sorte que la documentation technique puisse être fournie à celui-ci sur demande.

(7) A la demande de l'ILNAS, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg.

A la demande de l'ILNAS, ils coopèrent concernant toute mesure visant à éliminer les risques posés par des équipements sous pression transportables qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

(8) Les importateurs ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Art. 7. Obligations des distributeurs

(1) Les distributeurs ne mettent à disposition sur le marché de l'Union européenne que des équipements sous pression transportables qui sont conformes aux annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et à la présente loi. Avant de mettre un équipement sous pression transportable à disposition sur le marché, les distributeurs s'assurent que l'équipement sous pression transportable porte le marquage Pi et qu'il est accompagné du certificat de conformité et de l'adresse de contact visés à l'article 6, paragraphe 3, de la présente loi.

Lorsqu'un distributeur estime ou a des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable n'est pas en conformité avec les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses ou la présente loi, il ne peut mettre cet équipement à disposition sur le marché qu'après sa mise en conformité. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, le distributeur en informe le fabricant ou l'importateur ainsi que l'ILNAS.

(2) Tant qu'un équipement sous pression transportable est sous leur responsabilité, les distributeurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses.

(3) Les distributeurs qui estiment ou ont des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis à disposition sur le marché n'est pas conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses ou à la présente loi s'assurent que les mesures correctives nécessaires sont prises pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, s'il y a lieu. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, les distributeurs en informent immédiatement le fabricant, l'importateur, le cas échéant, ainsi que l'ILNAS, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur les mesures correctives adoptées.

Les distributeurs fournissent les documents nécessaires à l'appui de tous ces cas de non-conformité et de mesures correctives.

(4) A la demande de l'ILNAS, les distributeurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg.

A la demande de l'ILNAS, ils coopèrent concernant toute mesure visant à éliminer les risques posés par un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

(5) Les distributeurs ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Art. 8. Obligations des propriétaires

(1) Lorsqu'un propriétaire estime ou a des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable n'est pas en conformité avec les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses, y compris les exigences relatives au contrôle périodique, ou la présente loi, il ne peut mettre cet équipement à disposition ni l'utiliser qu'après sa mise en conformité. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, le propriétaire en informe le fabricant, l'importateur ou le distributeur ainsi que l'ILNAS.

Les propriétaires fournissent les documents nécessaires à l'appui de tous ces cas de non-conformité et des mesures correctives.

(2) Tant qu'un équipement sous pression transportable est sous leur responsabilité, les propriétaires s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses.

(3) Les propriétaires ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi.

(4) Le présent article ne s'applique pas aux personnes privées prévoyant d'utiliser ou utilisant un équipement sous pression transportable pour leur usage personnel ou domestique ou pour leurs activités sportives ou de loisir.

Art. 9. Obligations des opérateurs

(1) Les opérateurs n'utilisent que des équipements sous pression transportables qui sont conformes aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi.

(2) Si l'équipement sous pression transportable présente un risque, l'opérateur en informe le propriétaire ainsi que l'ILNAS.

Art. 10. Cas dans lesquels les obligations des fabricants s'appliquent aux importateurs et aux distributeurs

Un importateur ou un distributeur est considéré comme un fabricant aux fins de la présente loi et il est soumis aux obligations incombant au fabricant en vertu de l'article 4 lorsqu'il met un équipement sous pression transportable sur le marché sous son propre nom ou sa propre marque, ou modifie un équipement sous pression transportable déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité aux exigences applicables peut en être affectée.

Art. 11. Identification des opérateurs économiques

A la demande de l'ILNAS, les opérateurs économiques identifient à l'intention desdites autorités, pendant une période d'au moins dix ans:

a) tout opérateur économique qui leur a fourni un équipement sous pression transportable;

b) tout opérateur économique auquel ils ont fourni un équipement sous pression transportable.

Chapitre III.- Conformité des équipements sous pression transportables

Art. 12. Conformité et évaluation de la conformité des équipements sous pression transportables

(1) Les équipements sous pression transportables visés à l'article 1er, paragraphe 2, point a), satisfont aux exigences applicables en matière d'évaluation de la conformité, de contrôle périodique, de contrôle intermédiaire et de contrôle exceptionnel énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans les chapitres III et IV de la présente loi.

(2) Les équipements sous pression transportables visés à l'article 1er, paragraphe 2, point b), satisfont aux spécifications de la documentation en vertu de laquelle ils ont été fabriqués. Les équipements sont soumis à des contrôles périodiques, à des contrôles intermédiaires et à des contrôles exceptionnels conformément aux annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et aux exigences des chapitres III et IV de la présente loi.

(3) Les certificats d'évaluation de la conformité et les certificats de réévaluation de la conformité, ainsi que les rapports de contrôle périodique, de contrôle intermédiaire et de contrôle exceptionnel délivrés par un organisme notifié d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnues au Luxembourg.

Une évaluation de la conformité séparée peut être réalisée pour les parties démontables d'un équipement sous pression transportable rechargeable.

Art. 13. Réévaluation de la conformité

La réévaluation de la conformité d'un équipement sous pression transportable visé à l'article 1er, paragraphe 2, point c), fabriqué et mis sur le marché avant le 1er juillet 2001, est établie conformément à la procédure de réévaluation de la conformité définie dans l'annexe II de la présente loi.

Le marquage Pi est apposé conformément à l'annexe II de la présente loi.

Art. 14. Principes généraux du marquage Pi

(1) Le marquage Pi n'est apposé que par le fabricant ou, dans le cas d'une réévaluation de la conformité, selon les dispositions de l'annexe II de la présente loi. En ce qui concerne les bouteilles de gaz auparavant conformes aux directives 84/525/CEE, 84/526/CEE ou 84/527/CEE, le marquage Pi est apposé par l'organisme notifié ou sous le contrôle de celui-ci.

(2) Le marquage Pi n'est apposé que sur les équipements sous pression transportables qui:

a) satisfont aux exigences relatives à l'évaluation de la conformité énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi; ou

b) satisfont aux exigences relatives à la réévaluation de la conformité visées à l'article 13.

Il n'est apposé sur aucun autre équipement sous pression transportable.

(3) En apposant ou en faisant apposer le marquage Pi, le fabricant indique qu'il assume la responsabilité de la conformité de l'équipement sous pression transportable à toutes les exigences applicables définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi.

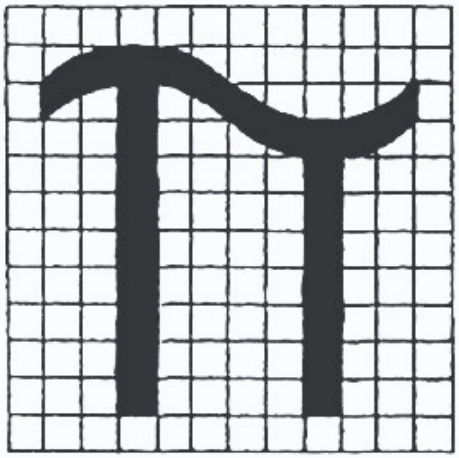
(4) Aux fins de la présente loi, le marquage Pi est le seul marquage attestant de la conformité de l'équipement sous pression transportable aux exigences applicables définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi.

(5) Il est interdit d'apposer sur des équipements sous pression transportables des marquages, des signes ou des inscriptions de nature à induire en erreur les tiers sur la signification ou la représentation graphique du marquage Pi. Tout autre marquage apposé sur l'équipement sous pression transportable ne doit pas porter préjudice à la visibilité, à la lisibilité et à la signification du marquage Pi.

(6) Le marquage Pi est apposé sur les parties démontables de l'équipement sous pression transportable rechargeable ayant une fonction directe de sécurité.

Art. 15. Règles et conditions d'apposition du marquage Pi

(1) Le marquage Pi correspond au symbole ci-dessous selon la représentation graphique suivante:



(2) Le marquage Pi a une hauteur minimale de 5 mm. Pour les équipements sous pression transportables dont le diamètre n'excède pas 140 mm, la hauteur minimale est de 2,5 mm.

(3) Les proportions données sur papier millimétré au paragraphe 1er sont respectées. La grille ne fait pas partie du marquage.

(4) Le marquage Pi est apposé de manière visible, lisible et permanente sur l'équipement sous pression transportable ou sur sa plaque signalétique, ainsi que sur les parties démontables de l'équipement sous pression transportable rechargeable ayant une fonction directe de sécurité.

(5) Le marquage Pi est apposé avant la mise sur le marché du nouvel équipement sous pression transportable ou des parties démontables de l'équipement sous pression transportable rechargeable ayant une fonction directe de sécurité.

(6) Le marquage Pi est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié intervenant dans les contrôles initiaux et les essais.

Le numéro d'identification de l'organisme notifié est apposé par l'organisme lui-même ou, sur instruction de celui-ci, par le fabricant.

(7) Le marquage de la date du contrôle périodique ou, le cas échéant, du contrôle intermédiaire, est accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique.

(8) En ce qui concerne les bouteilles à gaz auparavant conformes aux directives 84/525/CEE, 84/526/CEE ou 84/527/CEE qui ne portent pas le marquage Pi, lorsque le premier contrôle périodique est effectué conformément à la présente loi, le numéro d'identification de l'organisme notifié responsable est précédé du marquage Pi.

Chapitre IV.- Autorités de notification et organismes notifiés

Art. 16. Libre circulation des équipements sous pression transportables

Il ne peut être fait obstacle à la libre circulation, la mise à disposition sur le marché ou l'utilisation au Luxembourg des équipements sous pression transportables conformes à la directive 2010/35/UE concernant les équipements sous pression transportables.

Art. 17. Exigences concernant les organismes notifiés

(1) Aux fins de la notification, un organisme notifié satisfait aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi.

(2) Une autorité compétente au sens des annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses peut être un organisme notifié pour autant qu'elle satisfasse aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi et qu'elle n'assume pas également les tâches de l'autorité de notification.

(3) L'organisme notifié est constitué conformément au droit national et possède la personnalité juridique.

(4) L'organisme notifié participe aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination des organismes notifiés, ou veille à ce que son personnel d'évaluation en soit informé, et applique comme lignes directrices les décisions et les documents administratifs issus des travaux de ce groupe.

Art. 18. Demande de notification

(1) Un organisme de contrôle soumet une demande de notification à l'ILNAS.

(2) Cette demande est accompagnée d'une description:

a) des activités liées à l'évaluation de la conformité, au contrôle périodique, au contrôle intermédiaire, aux contrôles exceptionnels et à la réévaluation de la conformité;

b) des procédures relatives au point a);

c) de l'équipement sous pression transportable pour lequel l'organisme affirme être compétent;

d) d'un certificat d'accréditation délivré par l'ILNAS au sens du règlement (CE) n° 765/2008, attestant que l'organisme de contrôle satisfait aux exigences définies à l'article 17 de la présente loi.

Art. 19. Obligations opérationnelles des organismes notifiés

(1) Les organismes notifiés effectuent des évaluations de la conformité, des contrôles périodiques, des contrôles intermédiaires et des contrôles exceptionnels conformément aux conditions de la notification et aux procédures définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses.

(2) Les organismes notifiés effectuent des réévaluations de la conformité conformément à l'annexe II de la présente loi.

Art. 20. Obligation des organismes notifiés en matière d'information

(1) Les organismes notifiés communiquent à l'ILNAS les éléments suivants:

a) tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat;

b) toute circonstance ayant une incidence sur la portée et les conditions de la notification;

c) toute demande d'information sur les activités réalisées qu'ils ont reçue des autorités de surveillance du marché;

d) sur demande, les activités réalisées dans le cadre de leur notification et toute autre activité réalisée, y compris les activités et sous-traitances transfrontalières.

(2) Les organismes notifiés fournissent aux autres organismes notifiés au titre de la présente loi qui effectuent des activités similaires d'évaluation de la conformité, de contrôle périodique, de contrôle intermédiaire et de contrôle exceptionnel couvrant les mêmes équipements sous pression transportables, des informations pertinentes sur les questions relatives aux résultats négatifs et, sur demande, aux résultats positifs de l'évaluation de la conformité.

Chapitre V.- Procédure de sauvegarde

Art. 21. Procédure applicable aux équipements sous pression transportables qui présentent un risque au niveau national

(1) Lorsque l'ILNAS prend des mesures conformément à l'article 20 du règlement (CE)n° 765/2008 et conformément à la *(Loi du 4 juillet 2014)* «loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS» ou qu'il a des raisons suffisantes de croire qu'un équipement sous pression transportable couvert par la présente loi présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects relatifs à la protection de l'intérêt public couverts par la présente loi, il effectue une évaluation de l'équipement sous pression transportable en cause en tenant compte de toutes les exigences définies dans la présente loi. Si besoin est, les opérateurs économiques concernés coopèrent avec l'ILNAS, notamment en lui permettant d'entrer dans leurs locaux et en lui fournissant des échantillons le cas échéant. Si, au cours de cette évaluation, l'ILNAS constate que l'équipement sous pression transportable ne respecte pas les exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi, il demande immédiatement à l'opérateur économique concerné de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour mettre l'équipement sous pression transportable en conformité avec ces exigences, le retirer du marché ou le rappeler dans un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque, selon la décision prise par l'ILNAS.

L'ILNAS informe l'organisme notifié concerné en conséquence.

L'article 21 du règlement (CE) n° 765/2008 et les dispositions de la *(Loi du 4 juillet 2014)* «loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS» s'appliquent aux mesures correctives visées au deuxième alinéa du présent paragraphe.

(2) Lorsque l'ILNAS considère que la non-conformité n'est pas limitée au territoire national, il informe la Commission européenne et les autres Etats membres des résultats de l'évaluation et des mesures qu'il a demandées à l'opérateur économique de prendre.

(3) L'opérateur économique s'assure que toutes les mesures correctives appropriées sont prises pour les équipements sous pression transportables qu'il a mis à disposition sur le marché de l'Union européenne.

(4) Lorsque l'opérateur économique concerné ne prend pas les mesures correctives qui s'imposent dans le délai visé au paragraphe 1er, deuxième alinéa, l'ILNAS prend toutes les mesures provisoires appropriées pour interdire ou restreindre la mise à disposition de l'équipement sous pression transportable au Luxembourg, pour le retirer du marché ou pour le rappeler.

L'ILNAS en informe immédiatement la Commission européenne et les autres Etats membres.

(5) Les informations visées au paragraphe 4 contiennent toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier l'équipement sous pression transportable non conforme, son origine, la nature de la non-conformité alléguée et le risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures nationales prises et les arguments avancés par l'opérateur économique concerné. En particulier, l'ILNAS indique si la non-conformité de l'équipement sous pression transportable est liée:

a) au non-respect des exigences relatives à la santé ou à la sécurité des personnes ou à d'autres aspects relatifs à la protection des intérêts publics définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi, ou

b) à des lacunes des normes ou codes techniques visés dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses ou dans d'autres dispositions de la présente loi.

Art. 22. Equipements sous pression transportables conformes qui présentent un risque pour la santé et la sécurité

(1) Lorsque l'ILNAS constate, après avoir effectué une évaluation conformément à l'article 21, paragraphe 1er de la présente loi, qu'un équipement sous pression transportable, quoique conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et à la présente loi, présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects relatifs à la protection de l'intérêt public, il demande à l'opérateur économique concerné de prendre toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que l'équipement sous pression transportable en cause, une fois mis sur le marché, ne présente plus ce risque, ou pour retirer l'équipement du marché ou le rappeler dans un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque, selon ce qu'il décide.

(2) L'opérateur économique s'assure que les mesures correctives s'appliquent à tous les équipements sous pression transportables en cause qu'il a mis à disposition sur le marché ou qu'il utilise dans toute l'Union européenne.

(3) L'ILNAS informe immédiatement la Commission européenne et les autres Etats membres. Les informations fournies contiennent toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier l'équipement sous pression transportable en cause, l'origine et la chaîne d'approvisionnement de l'équipement, la nature du risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures nationales prises.

Chapitre VI – Dispositions finales

Art. 23. Reconnaissance de l'équivalence

(1) Les certificats d'agrément CEE de modèles pour les équipements sous pression transportables délivrés conformément aux directives 84/525/CEE, 84/526/CEE et 84/527/CEE et les attestations d'examen CE de la conception délivrées conformément à la directive 1999/36/CE sont reconnus équivalents aux certificats d'agrément de type prévus par les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et sont soumis aux dispositions relatives à la reconnaissance limitée dans le temps des agréments de type visées auxdites annexes.

(2) Les robinets et accessoires visés à l'article 3, paragraphe 3, de la directive 1999/36/CE et portant la marque prévue par la directive 97/23/CE (1) conformément à l'article 3, paragraphe 4, de la directive 1999/36/CE peuvent encore être utilisés.

Art. 24. Disposition transitoire

En ce qui concerne les récipients à pression et à leurs robinets et autres accessoires utilisés pour le transport des matières des numéros ONU 1745, 1746 et 2495 les dispositions de la présente loi s'appliquent à partir du 1er juillet 2013.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

———

ANNEXE I

Liste des marchandises dangereuses autres que celles de la classe 2

Numéro ONU	**Classe**	**Matière dangereuse**
1051	6.1	CYANURE D'HYDROGÈNE STABILISÉ contenant moins de 3% d'eau
1052	8	FLUORURE D'HYDROGÈNE ANHYDRE
1745	5.1	PENTAFLUORURE DE BROME Le transport en citernes est exclu
1746	5.1	TRIFLUORURE DE BROME Le transport en citernes est exclu
1790	8	ACIDE FLUORHYDRIQUE contenant plus de 85% de fluorure d'hydrogène
2495	5.1	PENTAFLUORURE D'IODE Le transport en citernes est exclu

———

ANNEXE II

Procédure de réévaluation de la conformité

1. La méthode visant à garantir que les équipements sous pression transportables visés à l'article 1er, paragraphe 2, point c), fabriqués et mis sur le marché avant le 1er juillet 2001, satisfont aux dispositions pertinentes des annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et aux dispositions pertinentes de la présente loi, applicables au moment de la réévaluation de la conformité, est définie dans la présente annexe.

2. Le propriétaire ou l'opérateur doit fournir à un organisme notifié répondant à la norme EN ISO/IEC 17020:2004 type A, notifié pour la réévaluation de la conformité, les informations concernant l'équipement sous pression transportable qui permettent à cet organisme de l'identifier précisément (origine, règles appliquées en matière de conception et, en ce qui concerne les bouteilles à acétylène, également des indications relatives à la masse poreuse). Ces informations comprennent, le cas échéant, les restrictions d'utilisation prescrites, les notes concernant d'éventuels dommages ou les réparations qui ont été effectuées.

3. L'organisme notifié de type A, notifié pour la réévaluation de la conformité, évalue si l'équipement sous pression transportable fournit au minimum le même degré de sécurité que l'équipement sous pression transportable visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses. L'évaluation est effectuée sur la base des informations fournies conformément au paragraphe 2 et, le cas échéant, de contrôles supplémentaires.

4. Si les résultats de l'évaluation prévue au paragraphe 3 sont satisfaisants, l'équipement sous pression transportable est soumis au contrôle périodique prévu dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses. S'il est satisfait aux exigences de ce contrôle périodique, le marquage Pi est apposé par ou sous le contrôle de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique conformément à l'article 14, paragraphes 1 à 5. Le marquage Pi est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique. L'organisme notifié responsable du contrôle périodique délivre un certificat de réévaluation conformément au paragraphe 6.

5. Lorsque les récipients à pression sont fabriqués en série, chaque récipient à pression, y compris ses robinets et autres accessoires utilisés pour le transport, font l'objet d'une réévaluation de la conformité par un organisme notifié, notifié pour le contrôle périodique des récipients sous pression transportables concernés, sous réserve que la conformité du type ait été évaluée conformément au paragraphe 3 par un organisme notifié de type A, responsable de la réévaluation de la conformité, et qu'un certificat de réévaluation de type ait été délivré. Le marquage Pi est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique.

6. Dans tous les cas, l'organisme notifié responsable du contrôle périodique délivre le certificat de réévaluation comportant, au minimum, les mentions suivantes:

a) l'identification de l'organisme notifié délivrant le certificat et, s'il est différent, le numéro d'identification de l'organisme notifié de type A responsable de la réévaluation de la conformité conformément au paragraphe 3;

b) le nom et l'adresse du propriétaire ou de l'opérateur spécifié au paragraphe 2;

c) dans le cas de l'application de la procédure visée au paragraphe 5, les données identifiant le certificat de réévaluation de type;

d) les données d'identification de l'équipement sous pression transportable sur lequel le marquage Pi a été apposé, y compris au minimum le ou les numéros de série; et

e) la date de délivrance.

7. Un certificat de réévaluation de type est délivré.

Lorsque la procédure prévue au paragraphe 5 est appliquée, l'organisme de type A responsable de la réévaluation de la conformité délivre le certificat de réévaluation de type, qui comprend au moins les mentions suivantes:

a) l'identification de l'organisme notifié délivrant le certificat;

b) le nom et l'adresse du fabricant et du titulaire de l'original de l'agrément de type pour l'équipement sous pression transportable en cours de réévaluation, lorsque le titulaire n'est pas le fabricant;

c) les données identifiant l'équipement sous pression transportable appartenant à la série;

d) la date de délivrance; et

e) la mention suivante: «le présent certificat n'autorise pas la fabrication d'équipements sous pression transportables ou d'éléments d'un tel équipement».

8. En apposant ou en faisant apposer le marquage Pi, le propriétaire ou l'opérateur indique qu'il assume la responsabilité de la conformité de l'équipement sous pression transportable avec toutes les exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses et dans la présente loi applicables au moment de la réévaluation.

Règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) comme carburant pour la propulsion des véhicules automoteurs,[1]

(Mém. A - 32 du 24 avril 1986, p. 1210)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 18 octobre 2006.

(Mém. A - 190 du 6 novembre 2006, p. 3316)

Texte coordonné au 6 novembre 2006

Version applicable à partir du 18 décembre 2006

Art. 1er.

Les prescriptions du présent règlement visent l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés comme carburant pour la propulsion des véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception des machines qui, par construction, ne dépassent pas 40 km/h. Elles régissent également le matériel destiné à contenir ces gaz ainsi que l'installation dudit matériel.

Art. 2.

Au sens du présent règlement on entend par gaz de pétrole liquéfiés, dénommés ci-après LPG (Liquefied Petroleum Gas), le propane, le butane ou un mélange de gaz composé de propane et de butane.

Chapitre Ier.- Prescriptions relatives au matériel LPG destiné à équiper les véhicules automoteurs

Section 1ère. – Les réservoirs

Art. 3.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«Les réservoirs destinés à contenir des LPG pour l'alimentation des moteurs et installés à bord des véhiculés visés à l'article 1er doivent satisfaire aux prescriptions prévues pour ces réservoirs soit au Règlement amendé n° 67 annexé à l'Accord amendé de Genève du 20 mars 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, soit au Règlement n° 115 annexé audit Accord.

Les réservoirs destinés à contenir des LPG pour l'alimentation des moteurs et installés à bord des véhicules visés à l'article 1er avant le 18 décembre 2006 sont présumés satisfaire aux exigences de l'alinéa précédent s'ils satisfont aux prescriptions relatives aux récipients à propane prévues par l'arrêté grand-ducal du 24 octobre 1938 déterminant les conditions auxquelles doivent satisfaire les récipients destinés à contenir les gaz liquéfiés, comprimés ou dissous.»

Art. 4.

Les réservoirs doivent en outre être munis d'une soupape de sûreté reliée à la phase gazeuse et dont la pression effective d'ouverture est comprise entre 17 et 20 bar. La soupape de sûreté doit être capable d'évacuer les débits suivants sans que la pression intérieure ne dépasse 120% de la pression d'ouverture:

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«Débits minimaux de la soupape en m^3/minute d'air	*Capacité en litres des réservoirs*
10,0	inférieure ou égale à 50 l
12,5	supérieure à 50 l et inférieure ou égale à 100 l
16,5	supérieure à 100 l et inférieure ou égale à 150 l
19,0	supérieure à 150 l et inférieure ou égale à 200 l
22,5	supérieure à 200 l»

Le constructeur des soupapes de sûreté en garantit les performances.

1 Base légale: loi du 9 avril 1986 relative aux 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.

Art. 5.

Le constructeur indique par une marque indélébile la position dans laquelle le réservoir doit être placé. Cette marque ne doit pas diminuer l'épaisseur de la paroi du réservoir.

Sur les réservoirs cylindriques, cette marque apparaît sous forme de croix emboutie et elle est disposée de sorte qu'un même plan horizontal passe par le centre de la croix et par le plus grand axe du réservoir.

Tous les réservoirs installés dans des véhicules mis en circulation après le 31 mai 1986 doivent être munis de cette marque.

Art. 6.

Tout réservoir doit être conçu de façon à permettre le placement des accessoires suivants:

– un double clapet de remplissage,
– un robinet de service,
– une soupape de sûreté du type intérieur,
– un indicateur de niveau,
– un dispositif d'arrêt automatique d'emplissage à 80%.

Sur les réservoirs installés dans des véhicules mis en circulation avant le 1er juin 1986, le dispositif d'arrêt peut être remplacé par un robinet de vérification du niveau maximal des LPG.

Art. 7.

Les réservoirs doivent porter les marques suivantes:

a) le nom du constructeur,
b) le numéro d'ordre,
c) la tare en kg du réservoir dépourvu d'accessoires amovibles,
d) la mention «LPG», «Propane» ou «Butane» suivie de la capacité totale du réservoir exprimée en litres,
e) la lettre E suivie de la date d'épreuve et du poinçon de l'organisme, agréé par le Ministre de la Justice, qui a effectué la vérification.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«En dehors de l'épreuve initiale, les réservoirs doivent subir une nouvelle épreuve, soit tous les cinq ans dans les conditions prévues par l'arrêté grand-ducal du 24 octobre 1938 précité, si l'épreuve initiale a eu lieu en vertu des conditions de ce règlement, soit tous les dix ans dans les conditions prévues aux Règlements n° 67 ou n° 115 annexés à l'Accord amendé de Genève du 20 mars 1958 précité, si l'épreuve initiale a eu lieu en vertu des conditions d'un de ces règlements. Lors du renouvellement de l'épreuve la lettre R suivie de la date d'épreuve et du poinçon de l'organisme susmentionné sont frappés sur le réservoir. Le délai de validité de l'épreuve est de plein droit prorogé jusqu'à l'échéance du prochain contrôle technique obligatoire auquel est soumis le véhicule équipé du réservoir.

S'il est constaté que le réservoir ne présente plus les garanties d'étanchéité requises avant l'expiration de la validité de sa dernière épreuve, l'organisme de contrôle technique est en droit d'exiger une nouvelle épreuve et de faire dépendre la délivrance d'un nouveau certificat de contrôle technique du résultat de cette épreuve.»

L'organisme agréé qui a effectué l'épreuve, délivre un certificat de conformité du réservoir si celui-ci répond aux prescriptions en vigueur.

Section 2. – Les flexibles soumis à haute pression

Art. 8.

Les flexibles à haute pression sont les flexibles d'alimentation du réservoir en phase liquide et les flexibles de raccordement côté haute pression du détendeur.

Art. 9.

Les flexibles à haute pression doivent présenter une structure adaptée à leur usage et porter sur une partie métallique non amovible une marque de contrôle ainsi que la mention du mois et de l'année de ce contrôle.

Art. 10.

Les flexibles à haute pression doivent être remplacés au moins tous les cinq ans. Ce délai est de plein droit prorogé jusqu'à l'échéance du prochain contrôle technique obligatoire auquel est soumis le véhicule muni de ces flexibles.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«S'il est constaté que les flexibles présentent des défectuosités avant l'expiration du prédit délai, l'organisme de contrôle technique est en droit d'exiger leur remplacement immédiat et de faire dépendre la délivrance d'un nouveau certificat de contrôle technique de ce remplacement.»

Art. 11.

Les boîtiers d'étanchéité doivent être conçus de façon à permettre l'évacuation vers l'extérieur du véhicule d'éventuelles fuites de gaz provenant des accessoires placés sur le réservoir ainsi que des gaz provenant de l'ouverture de la soupape de sûreté.

Art. 12.

Les boîtiers doivent être d'un type reconnu par l'organisme chargé du contrôle technique. Ils doivent être efficacement protégés contre la corrosion.

Les joints ne doivent pas pouvoir être altérés par des LPG.

Si l'alimentation du réservoir en LPG se fait directement par raccordement au flexible de la pompe de distribution, la conception du boîtier doit être telle que cette opération puisse se faire sans difficulté.

Art. 13.

Le boîtier d'étanchéité ne doit pas masquer les marques prescrites à l'article 7 sous b), d) et e).

Art. 14.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«S'il est constaté que le boîtier d'étanchéité ne présente plus les garanties d'étanchéité requises, l'organisme de contrôle technique est en droit d'exiger son remplacement immédiat et de faire dépendre la délivrance d'un nouveau certificat de contrôle technique de ce remplacement.»

Section 4. – Le robinet de service

Art. 15.

Le robinet de service doit être muni d'un limiteur de débit incorporé qui est situé à l'intérieur du réservoir.

Chapitre II.- Prescriptions relatives au montage de l'équipement LPG

Section 1ère. – Généralités relatives au placement du réservoir

Art. 16.

Le réservoir doit être placé suivant les indications du constructeur signifiées par les marques prévues à l'article 5.

Art. 17.

Le réservoir doit être fixé par câbles ou par bandes métalliques de manière à ce qu'un resserrage ultérieur soit possible.

Afin d'éviter tout risque de corrosion, les parois du réservoir ne doivent pas entrer en contact avec du métal. Les câbles ou bandes métalliques utilisés seront isolés par une matière élastique telle que feutre, cuir, caoutchouc ou plastique souple.

Art. 18.

Les systèmes de fixation du réservoir doivent être capables de résister aux efforts dus à l'accélération, à la décélération et aux heurts auxquels le véhicule automoteur est exposé.

Art. 19.

Les marques réglementaires prescrites par les lettres b), d) et e) de l'article 7 doivent être lisibles sans qu'il soit nécessaire de procéder au démontage d'une pièce quelconque.

Art. 20.

Au cas où plusieurs réservoirs sont installés, le remplissage de chaque réservoir doit être indépendant.

Si les parties supérieures de ces réservoirs sont situées au même niveau, la seule communication pouvant exister entre les réservoirs est celle due à la présence des canalisations d'alimentation du moteur en LPG.

Si les réservoirs sont placés en sorte que leurs parties supérieures se trouvent à des niveaux différents, chaque canalisation d'alimentation du moteur en LPG doit être munie d'un dispositif dont le fonctionnement rend chacun des réservoirs indépendant.

Section 2. – Le placement du réservoir à l'intérieur du véhicule

Art. 21.

Le réservoir ne doit pas être placé dans la même enceinte que le moteur, et il doit être situé à l'arrière de l'essieu avant.

Le véhicule doit être aménagé de sorte qu'aucun gaz ne puisse entrer dans l'habitacle. Lorsque le réservoir est placé dans l'habitacle, l'isolement doit être assuré soit par un canal étanche débouchant à l'extérieur du véhicule, soit par un boîtier d'étanchéité d'un type reconnu.

Le réservoir doit être alimenté de l'extérieur au moyen d'une canalisation étanche.

Art. 22.

Lorsque l'isolement de l'habitacle est assuré par un canal étanche, les accessoires du réservoir doivent être accessibles par l'intermédiaire d'un canal. L'étanchéité entre le canal et l'habitacle doit être assurée par l'interposition de joints élastomères résistant aux LPG ou par un moyen équivalent.

Art. 23.

Lorsque l'isolement de l'habitacle est assuré par un boîtier d'étanchéité, l'étanchéité entre le réservoir et le boîtier doit être assurée par un joint souple résistant aux LPG.

Le boîtier est fixé au réservoir au moyen de tendeurs métalliques isolés par du caoutchouc ou au moyen de toute autre fixation efficace. La fixation par soudure sur le réservoir est interdite.

Le boîtier est relié directement à l'extérieur du véhicule au moyen d'un tuyau armé dont la section libre est d'au moins 300 mm^2. Lors de son passage au travers de la carrosserie, celui-ci doit être protégé par un élément rigide ou être monté de façon à présenter une sécurité reconnue équivalente.

Art. 24.

Le réservoir est alimenté par une canalisation en cuivre rouge recuit dont le diamètre intérieur est d'au moins 10 mm et l'épaisseur de la paroi d'au moins 1 mm ou par un flexible d'un type reconnu.

Le robinet de vérification du niveau maximal des LPG prévu à l'alinéa 2 de l'article 6 doit être placé sur le réservoir et relié à l'extérieur du véhicule, de manière que les décharges sont visibles.

Les extrémités de la canalisation d'alimentation et du conduit relié au robinet de vérification ainsi que le clapet de remplissage doivent être fixés du côté extérieur du véhicule de façon suffisamment rigide.

Les parties des canalisations placées en dehors du boîtier d'étanchéité mais situées dans l'habitacle doivent être réalisées en une pièce et sans soudure.

Le clapet de remplissage, l'extrémité du conduit relié au robinet de vérification et les accessoires doivent être en retrait par rapport aux parties latérales et au pare-chocs du véhicule. Le centre du clapet doit se trouver au moins à 300 mm du sol.

Art. 25.

La canalisation d'alimentation du moteur en LPG doit passer dans une large gaine débouchant à l'extérieur du véhicule.

Art. 26.

Par dérogation aux dispositions de l'article 21 les réservoirs installés avant l'entrée en vigueur du présent règlement n'ont besoin ni d'être munis d'un boîtier d'étanchéité ou d'un canal étanche, ni d'être alimentés de l'extérieur du véhicule, à condition que l'isolement de l'habitacle soit assuré par une cloison pleine et étanche entre l'habitacle et le coffre contenant le réservoir.

Cette cloison doit être rigide, non poreuse et incombustible. Les joints doivent être obstrués par masticage ou par un procédé équivalent. L'étanchéité de la cloison est assurée, lorsque en-dehors du temps de remplissage du réservoir aucune présence de LPG ne peut être relevée par un détecteur de gaz installé à l'intérieur de l'habitacle. La soupape de sûreté est reliée à l'extérieur du véhicule au moyen d'un tuyau armé dont le diamètre intérieur a au moins 12 mm.

Un tube d'un diamètre intérieur d'au moins 20 mm doit être fixé au plancher au point le plus bas du coffre; il doit être disposé de façon que le déplacement vers l'avant du véhicule crée une aspiration. L'orifice supérieur du tube doit être conçu ou placé de manière à ne pas être obstrué.

Si un réservoir qui a été monté avant l'entrée en vigueur du présent règlement est remplacé, l'installation entière doit être adaptée aux nouvelles prescriptions.

Section 3. – Le placement du réservoir sur le toit du véhicule

Art. 27.

Lorsque le réservoir est placé sur le toit du véhicule, il doit être installé dans un berceau spécialement construit à cet usage et fixé à demeure au moyen de ferrements solides.

Le réservoir ne doit en aucun cas dépasser les parties latérales du véhicule.

Section 4. – Le placement du réservoir sous le véhicule

Art. 28.

Lorsque le réservoir est placé sous le véhicule entre les deux essieux, la hauteur libre sous le réservoir doit être d'au moins 200 mm pour les véhicules automoteurs dont le poids total maximum autorisé est inférieur ou égal à 3.500 kg et d'au moins 300 mm pour les véhicules automoteurs dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 3.500 kg, le véhicule étant vide et la suspension en position route. Pour un réservoir placé derrière l'essieu arrière du véhicule, la hauteur libre sous le réservoir doit être de 200 mm au moins et supérieure ou égale au sixième de la distance séparant l'axe du réservoir de l'axe de l'essieu arrière.

Le réservoir doit être placé au moins à 100 mm de la tuyauterie d'échappement.

Art. 29.

Le réservoir doit être protégé contre les projections au moyen de bavettes métalliques de 1,5 mm d'épaisseur.

Les accessoires placés sur le réservoir doivent être en retrait d'au moins 40 mm par rapport au point le plus bas de la partie latérale de la carrosserie.

Section 5. – Le montage des accessoires sur le réservoir LPG

Art. 30.

Les accessoires énumérés à l'article 6 doivent être placés sur le réservoir.

Avant leur placement, les filets des accessoires doivent être entourés de matériaux assurant l'étanchéité.

Les accessoires étant placés sur le réservoir, un contrôle d'étanchéité doit être effectué en mettant le réservoir sous pression de 10 bar au moyen d'un gaz ininflammable.

Les LPG émanant des soupapes de sûreté ou des raccordements perméables ne doivent être dirigés ni directement, ni indirectement sur le dispositif d'échappement ou les gaz d'échappement.

Art. 31.

Le bon état et le fonctionnement normal du clapet intérieur de la vanne de remplissage doivent être vérifiés.

La vanne doit être pourvue d'un bouchon de fermeture.

Section 6. – Le placement des canalisations

Art. 32.

Les canalisations de gaz ne doivent dépasser la carrosserie en aucun endroit.

Toute canalisation de gaz passant dans l'habitacle ou une enceinte non ventilée doit être enveloppée par une large gaine, étanche vers l'intérieur et débouchant à l'extérieur du véhicule.

Art. 33.

Les parois des canalisations sous pression doivent être en cuivre rouge recuit d'une épaisseur d'au moins 1 mm ou être constituées par des flexibles d'un type reconnu.

Art. 34.

Les canalisations doivent être protégées par un élément rigide lors de leur passage au travers de la carrosserie ou être montées de façon à présenter une sécurité reconnue équivalente.

Sous le véhicule, elles doivent être protégées par le châssis ou par la coque du véhicule.

Elles doivent passer à plus de 100 mm du tuyau d'échappement à moins d'être efficacement protégées contre le rayonnement thermique.

Aucun conduit de LPG ne peut passer dans l'habitacle ou dans un compartiment non ventilé, à moins d'être enveloppé d'une large gaine débouchant à l'extérieur du véhicule.

Les canalisations doivent être protégées par une hauteur libre d'au moins 200 mm pour les véhicules dont le poids total maximum autorisé est inférieur ou égal à 3.500 kg et d'au moins 300 mm pour les véhicules dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 3.500 kg, le véhicule étant vide et la suspension en position route, ou à défaut par la carrosserie ou la coque du véhicule.

Art. 35.

Les canalisations doivent être fixées à la carrosserie au moyen d'attaches espacées de 500 mm au maximum. Entre les attaches et les canalisations une matière plastique doit être interposée. Les canalisations qui ne sont pas sous pression doivent être fixées au moyen de colliers de serrage.

Les canalisations sont raccordées soit par des éléments filetés, soit par soudure à l'argent ou au cuivre sous manchon.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«Les canalisations sous pression d'un diamètre extérieur inférieur à 10 mm doivent être installées de façon à ne pas être soumises à des tensions mécaniques. Il est satisfait à cette exigence si les canalisations visées comprennent deux boucles de Nelson d'un diamètre minimal de 50 mm ou sont conçues d'une façon équivalente.»

Après le montage, un contrôle d'étanchéité doit être effectué en mettant l'ensemble des canalisations sous pression de 10 bar au moyen d'un gaz ininflammable.

Section 7. – Le placement de la vanne à LPG

Art. 36.

La vanne doit être fixée à la carrosserie et être placée à au moins 100 mm du tuyau d'échappement.

Son orientation doit empêcher les gaz de se diriger en cas de fuite vers le moteur.

Section 8. – Le placement des autres éléments et de l'installation électrique

Art. 37.

Suivant sa conception, la vanne à essence est fixée à la carrosserie ou au moteur.

Les conduits reliant la vanne à la canalisation d'essence d'origine doivent être métalliques ou en matière synthétique résistant à l'essence. Des conduits souples doivent être fixés au moyen de colliers de serrage.

Art. 38.

Le détendeur-vaporiseur est fixé à la carrosserie ou au moteur. Dans ce dernier cas, la canalisation d'alimentation du détendeur-vaporiseur doit être un flexible d'un type reconnu.

Le détendeur-vaporiseur doit être placé à une distance minimale de 100 mm du tuyau d'échappement à moins d'être efficacement protégé contre le rayonnement thermique.

Le tuyau qui amène les LPG au carburateur doit comporter une structure armée et résister aux LPG ainsi qu'à une température d'au moins 100°C. Les renforcements métalliques extérieurs sont interdits.

Art. 39.

Le mélangeur air-LPG doit obligatoirement être situé entre le moteur et le filtre à air.

Art. 40.

Les vannes doivent se fermer, lorsque le contact d'allumage au tableau de bord est coupé.

Un fusible doit être intercalé entre l'alimentation électrique et les vannes, de façon à ce que, lors d'un court-circuit, les vannes se ferment automatiquement.

Le commutateur gaz-essence doit être placé de manière à ne pas présenter de saillie.

Chapitre III.- Prescriptions relatives aux véhicules automoteurs équipés d'un système LPG

Art. 41.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«Il est interdit de mettre ou de maintenir en circulation des véhicules routiers automoteurs équipés d'un système LPG qui n'a pas été installé soit par le constructeur du véhicule, soit par un atelier dans les conditions et suivant les modalités prévues au paragraphe 2. de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Dans un atelier, les opérations d'installation, de maintenance, de transformation, de réparation et de vérification d'un système LPG, y compris les essais et les épreuves prescrits par le présent règlement, ne peuvent être effectuées que par les personnes titulaires de la qualification professionnelle de l'atelier ou par des personnes occupées dans cet atelier qui détiennent un certificat d'aptitude professionnelle (CATP) dans le métier de mécanicien d'autos ou un diplôme reconnu équivalent. Ces personnes doivent en outre avoir suivi une instruction spéciale requise pour l'exécution, selon les règles de l'art, des travaux visés par le présent règlement.

La prédite instruction, qui s'étend sur une durée minimale de six heures, est organisée par la Chambre des Métiers et la SNCT. L'enseignement porte, d'une part, sur la technique des équipements LPG en général ainsi que sur la réglementation telle qu'elle est reprise dans le présent règlement et, d'autre part, sur leur application pratique aux véhicules concernés.»

Art. 42.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«L'atelier ayant procédé à l'installation, à la transformation ou à la réparation du système LPG sur un véhicule routier est tenu de délivrer au propriétaire ou au détenteur du véhicule en question une attestation de transformation dans les conditions prévues au paragraphe 2. de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité. Par dérogation à cette disposition, la délivrance d'une attestation de transformation n'est pas requise pour un système LPG qui a été installé sur un véhicule routier par le constructeur de ce véhicule, à condition que le système en question soit mentionné et spécifié de façon non équivoque sur le certificat de conformité relatif à ce véhicule et que sa conformité au système spécifié sur ledit certificat soit maintenue.»

Art. 43.

L'installateur ne peut délivrer l'attestation visée à l'article 42 que s'il a été procédé aux essais prévus aux articles 30 et 35 ainsi qu'au contrôle d'étanchéité de la vanne à LPG au moyen d'une eau savonneuse:

– lorque le contact d'allumage est mis et que l'inverseur se trouve sur la position essence, la sortie de la vanne LPG étant démontée;
– lorsque le contact d'allumage est coupé et que l'inverseur se trouve sur la position gaz, la sortie de la vanne LPG étant démontée.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

(…)

Art. 44.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

«Tout véhicule routier automoteur soumis à l'immatriculation au Luxembourg doit, pour autant qu'il est équipé pour utiliser les LPG comme carburant, en porter la mention sur son certificat d'immatriculation. Cette mention y est inscrite sur base d'un rapport technique de la SNCT qui atteste la conformité des équipements requis et de leur installation aux prescriptions du présent règlement.»

Art. 45.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2006)

(…)

Chapitre IV.- Dispositions générales

Art. «45.»[1]

Si les officiers et agents chargés de l'exécution du présent règlement constatent qu'un véhicule automoteur, équipé pour utiliser des LPG comme carburant, a été mis ou est maintenu en circulation en violation des dispositions du présent règlement, ce véhicule pourra faire l'objet des mesures prévues par l'article 116 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité.

Art. «46.»[1]

Toute infraction aux dispositions du présent règlement sera punie d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois et d'une amende de «251 euros à 10.000 euros»[2] ou d'une de ces peines seulement.

Les mêmes peines s'appliquent à toute entrave à la réception ou au contrôle des équipements.

Les dispositions du livre 1er du Code pénal ainsi que celles «des articles 130-l à 132-1 du code d'instruction criminelle»[3], sont applicables.

Art. «47.»[4]

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Force Publique et Notre Ministre de la Justice 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 juin 1986.

---

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 18 octobre 2006.
2 Tel que modifié implicitement par les lois du 13 juin 1994 (Mém. A - 59 du 7 juillet 1994, p. 1096), du 1er août 2001 (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440).
3 Tel que modifié implicitement par la loi du 13 juin 1994 (Mém. A - 59 du 7 juillet 1994, p. 1096).
4 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 18 octobre 2006.

Règlement grand-ducal du 24 décembre 1999 relatif aux fonctions et au certificat de formation du conseiller à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses,[1]

(Mém. A - 155 du 31 décembre 1999, p. 3072; Dir. 1994/55, 1996/35 et 1996/49)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

(Mém. A - 35 du 15 mars 2007, p. 728; doc. parl. 5675; Dir. 2004/111 et 2004/112)

Texte coordonné au 15 mars 2007

Version applicable à partir du 19 mars 2007

Chapitre Ier. - Objet et définitions

Art. 1er.

Le présent règlement grand-ducal a pour objet de régler les modalités de la formation des conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses et de déterminer leurs fonctions conformément à la directive 96/35/CE du Conseil, du 3 juin 1996, concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses.

Art. 2.

Au sens du présent règlement grand-ducal on entend par

«entreprise»: toute personne physique ou morale, avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique, avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité;

«conseiller à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses»: toute personne désignée pour effectuer les missions et assurer les fonctions définies à l'article 4, et titulaire du certificat de formation prévu par l'article 5, ci-après dénommée «conseiller à la sécurité»;

«marchandises dangereuses»: les marchandises définies comme telles par l'annexe A de la directive 94/55/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, relative au rapprochement des législations des Etat-membres concernant le transport de marchandises dangereuses par route et la directive 96/49/CE modifiée du Conseil, du 23 juillet 1996, relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer;

«chef d'entreprise»: la personne physique qui est titulaire de l'autorisation d'établissement délivrée par l'autorité compétente.

Art. 3.

Sans préjudice des compétences découlant en matière d'autorisation d'établissement des conseillers à la sécurité, exerçant leur activité à titre indépendant, de la loi du 24 décembre 1999 sur les conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le ministre, est désigné comme autorité compétente pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 96/35/CE précitée.

Chapitre II.- Les fonctions du conseiller à la sécurité

Art. 4.

1. Le conseiller à la sécurité est notamment chargé des tâches suivantes:

– il vérifie le respect des règles relatives au transport de marchandises dangereuses par les personnes qui, au sein de l'entreprise, sont responsables pour le transport ou pour les opérations de chargement ou de déchargement de marchandises dangereuses;
– il conseille l'entreprise et les personnes mentionnées au tiret qui précède dans l'exécution des activités relatives à des marchandises dangereuses;

1 Base légale: loi du 24 décembre 1999 sur les conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses et loi du 29 décembre 1956 portant approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République Française au sujet de la canalisation de la Moselle, signée à Luxembourg, le 27 octobre 1956.

– il assure la rédaction d'un rapport annuel sur les activités de l'entreprise relatives au transport de marchandises dangereuses qui est adressé au chef d'entreprise et qui est conservé pendant au moins cinq ans par l'entreprise.

2. La mission du conseiller comprend en outre l'examen des pratiques et procédures suivantes concernant les activités de l'entreprise liées au transport de marchandises dangereuses:

– les procédés visant au respect des règles relatives à l'identification des marchandises dangereuses transportées;
– la pratique de l'entreprise concernant la prise en compte dans l'achat et la prise en location des moyens de transport de tout besoin particulier relatif aux marchandises dangereuses transportées;
– les procédés permettant de vérifier le matériel utilisé pour le transport des marchandises dangereuses ou pour les opérations de chargement ou de déchargement;
– le fait que le personnel concerné de l'entreprise a reçu une formation appropriée et que cette formation est inscrite sur son dossier;
– la mise en œuvre de procédures d'urgence appropriées aux accidents ou incidents éventuels pouvant porter atteinte à la sécurité ou la protection de l'environnement pendant le transport de marchandises dangereuses ou pendant les opérations de chargement et de déchargement;
– la mise en place de mesures appropriées pour éviter la répétition d'accidents, d'incidents ou d'infractions graves;
– la prise en compte de prescriptions législatives et des besoins particuliers relatifs au transport de marchandises dangereuses concernant le choix et l'utilisation de sous-traitants ou autres intervenants;
– la vérification que le personnel affecté au transport des marchandises dangereuses ou au chargement ou au déchargement de ces marchandises dispose de procédures d'exécution et de consignes détaillées;
– la mise en place d'actions pour la sensibilisation aux risques liés au transport des marchandises dangereuses et au chargement ou au déchargement de ces marchandises;
– la mise en place de procédés de vérification afin d'assurer la présence, à bord des moyens de transport, des documents et des équipements de sécurité devant accompagner les transports, et la conformité de ces documents et de ces équipements à la réglementation en vigueur;
– la mise en place de procédés de vérification afin d'assurer le respect des règles relatives aux opérations de chargement et de déchargement;

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«– l'introduction ou la mise en œuvre du plan de sûreté prévu à l'article 6bis du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.»

Art. 5.

1. Les entreprises qui doivent désigner un conseiller à la sécurité sont tenues de communiquer, si la demande leur en est faite par le ministre ou par l'Inspection du Travail et des Mines, l'identité de son ou de ses conseillers à la sécurité.

2. Le conseiller à la sécurité et le chef d'entreprise concernés sont responsables des obligations du conseiller

– d'être titulaire d'un certificat de formation en cours de validité, et
– d'établir les rapports prévus aux articles 4 et 6.

Art. 6.

Lorsqu'un accident ayant porté atteinte aux personnes, aux biens ou à l'environnement est survenu au cours d'un transport ou d'une opération de chargement ou de déchargement effectués par une entreprise déterminée, son conseiller établit un rapport et l'adresse au chef d'entreprise après avoir recueilli tous les renseignements utiles à cette fin. Le rapport qui comporte l'analyse des faits par le conseiller et, le cas échéant, ses propositions permettant d'en empêcher la reproduction, doit être conservé par l'entreprise pendant au moins cinq ans. Une copie de ce rapport doit, sur réquisition, être remise au ministre et à l'Inspection du Travail et des Mines.

Chapitre III.- La formation du conseiller à la sécurité

Art. 7.

1. Le certificat de formation prévu par les articles 4 et 5 de la loi du 24 décembre 1999 précitée est délivré sur le vu d'un procès-verbal attestant la réussite par l'intéressé d'un examen portant sur les matières énumérées à l'Annexe II de la directive 96/35/CE précitée.

Le certificat correspond au modèle prévu par l'annexe III de cette directive.

Il a une durée de validité de cinq ans.

2. Le conseiller à la sécurité d'une entreprise tombant sous le champ d'application du règlement grand-ducal du 29 octobre 1990 concernant la protection de la population contre les dangers résultant des rayonnements ionisants doit être titulaire du certificat de formation visé au paragraphe 1. ci-avant, sans préjudice des exigences de qualification en radioprotection des personnes chargées du contrôle physique et de l'exécution des mesures nécessaires pour assurer le respect des conditions d'autorisation et des prescriptions dudit règlement grand-ducal.

Art. 8.

Pour être admis à l'examen en vue de l'obtention ou du renouvellement du certificat de formation le candidat doit en faire la demande écrite au ministre, par l'intermédiaire de la Chambre de Commerce.

Le candidat doit justifier en outre

– avoir sa résidence normale au Grand-Duché ou y avoir élu son domicile ou être partie à un contrat de louage de service avec une entreprise qui soit tombe sous le champ d'application de la loi du 24 décembre 1999 précitée, soit est autorisée à exercer les activités de conseiller à la sécurité pour compte de tiers;
– avoir suivi une formation d'au moins 35 heures qui est enseignée sous la responsabilité de la Chambre de Commerce et dont le programme des matières est arrêté par le ministre sur base des exigences de l'Annexe II de la directive 96/35/CE précitée avec l'objectif de fournir au candidat notamment des connaissances suffisantes des risques inhérents au transport de marchandises dangereuses, des dispositions légales relatives aux modes de transport concernés et des tâches définies au paragraphe 2. de l'article 4.

Cette justification est rapportée par la production des pièces suivantes:

a) un certificat de résidence attestant sa résidence normale au Luxembourg

ou

un certificat d'un chef d'entreprise attestant un contrat de louage de service avec son entreprise lorsque celle-ci tombe sous le champ d'application de la loi du 24 décembre 1999 précitée

ou

un certificat d'un chef d'entreprise attestant un contrat de louage de service avec son entreprise qui est autorisée à exercer les fonctions de conseiller à la sécurité à titre indépendant;

b) une attestation de la Chambre de Commerce certifiant une participation à au moins 35 heures de formation portant sur les matières énumérées à l'article 9.

Lorsque le candidat justifie être autorisé à exercer au Grand-Duché de Luxembourg l'activité de conseiller à la sécurité à titre indépendant ou en avoir introduit la demande, la production des documents sous a) n'est pas requise.

La langue véhiculaire de la formation et de l'examen est le français.

Art. 9.

La formation dont question à l'article 8 porte sur les matières suivantes:

1) aperçu général sur les caractéristiques et les dangers des matières dangereuses ainsi que sur les mesures de prévention et de sécurité tels que rejets opérationnels ou accidentels de substances polluantes, connaissance des principales causes d'accident et des différents types de conséquences d'un accident impliquant des marchandises dangereuses, comportement en cas de sinistre et premier secours;
2) aperçu sur les prescriptions légales générales applicables au transport de marchandises dangereuses, telles que classification et identification des marchandises dangereuses, inscriptions et étiquetage, signalisation de danger des véhicules et des marchandises transportées;
3) équipement technique des véhicules et manutention des marchandises dangereuses et notamment conditions générales d'emballage, y compris les citernes et les conteneurs-citernes, mode d'envoi et restrictions d'expédition, interdictions et précautions de chargement en commun, limitation des quantités transportées, manutention et arrimage, nettoyage et dégazage après déchargement;
4) conditions d'expédition et prescriptions à observer en cours de route concernant notamment les documents de bord et mentions spéciales à y inscrire, la formation professionnelle du personnel de conduite, les règles de circulation et de stationnement;
5) obligations et responsabilités en relation avec le transport de marchandises dangereuses par route, par rail et par voie navigable.

Art. 10.

L'examen porte sur les sujets traités dans le cadre de la formation et repris à l'article 9. Il comporte des épreuves écrites, complétées, le cas échéant, par une ou des épreuves orales; il peut comporter aussi des épreuves pratiques dans les matières sous 1) et 3) dudit article 9.

Le ministre décide de l'admissibilité des candidats à l'examen et il peut notamment dispenser un candidat de l'obligation de suivre en tout ou en partie l'instruction préparatoire.

Art. 11.

1. Il est institué une commission d'examen dont les attributions sont les suivantes:

– elle émet un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen et sur la dispense partielle ou totale des candidats d'assister aux cours de l'instruction préparatoire;
– elle est chargée de la réception des examens dont les résultats sont consignés dans un procès-verbal qu'elle remet au ministre en vue de la délivrance des certificats;
– elle émet un avis sur les demandes en reconnaissance par les autorités luxembourgeoises des certificats de formation établis par les autorités nationales d'un autre Etat membre de la Communauté Européenne.

2. La commission d'examen se compose de

– deux représentants du ministre ayant les Transports dans ses attributions;
– un représentant proposé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
– un représentant proposé par la Chambre de commerce;
– un représentant proposé par la Chambre des métiers.

A chaque membre effectif de la commission est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La Commission est assistée par un secrétaire.

3. L'un des deux représentants du ministre ayant les Transports dans ses attributions assumera la présidence de la commission d'examen. En cas d'empêchement il désignera son remplaçant parmi les membres effectifs.

Le président et les membres de la commission d'examen ainsi que le secrétaire sont nommés par le ministre.

4. La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents. Ses avis et décisions doivent être motivés. Ses décisions sont sans recours.

Les membres de la commission ne peuvent prendre part ni aux examens ni à l'émission des avis prévus au premier paragraphe, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré en est concerné.

Art. 12.

1. La décision de réussite à l'examen se fonde sur le bilan de l'examen qui se compose des notes finales de chacune des matières et de la moyenne générale de ces matières.

La moyenne générale est égale à la somme des notes finales des différentes matières, divisée par le nombre de ces matières.

Pour chaque note finale et pour la moyenne générale, les fractions de points sont arrondies à l'unité supérieure.

Est considérée comme note finale suffisante, toute note finale supérieure ou égale à 30 points sur un maximum de 60 points.

2. A réussi l'examen le candidat qui a obtenu une note finale suffisante dans chacune des matières.

A également réussi l'examen, le candidat qui a obtenu une seule note finale insuffisante mais supérieure ou égale à 24 points, si la moyenne générale est supérieure ou égale à 40 points.

Est autorisé à se soumettre à des épreuves supplémentaires sans obligation d'assister à des cours d'instruction, le candidat qui a obtenu une moyenne générale supérieure ou égale à 30 points, et qui a eu au plus deux notes finales insuffisantes.

A échoué le candidat qui a obtenu une moyenne générale inférieure à 30 points ou qui a obtenu plus de deux notes insuffisantes, ou qui a obtenu au moins une note insuffisante à l'épreuve supplémentaire.

3. En cas d'échec, le candidat refusé doit attendre la prochaine session pour se présenter. Pour être réadmis à l'examen, le candidat directement refusé doit justifier avoir assisté aux cours de l'instruction préparatoire portant sur toutes les matières. Le candidat refusé à la suite de notes insuffisantes obtenues aux épreuves supplémentaires doit justifier avoir assisté aux cours correspondant aux matières de ces épreuves.

4. Après quatre échecs totaux ou partiels, le candidat est définitivement éliminé.

Art. 13.

La décision d'admissibilité des candidats à l'examen intervient sur avis de la commission d'examen.

Sur avis favorable de la commission un candidat peut être dispensé de l'obligation de suivre en tout ou en partie les cours de formation prévus à l'article 9.

Cette dispense peut être accordée, notamment lorsque

– soit le candidat est titulaire du certificat de formation ADR qui est prévu par l'article 21 modifié du règlement grand-ducal du 10 avril 1986 sur les transports par route de marchandises dangereuses,
– soit il est titulaire de l'attestation qui est délivrée en vertu du Règlement modifié pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin repris dans l'arrêté grand-ducal du 18 mai 1995 portant publication d'un nouveau règlement pour le transport de matières dangereuses sur la Moselle, tel qu'il a été modifié et complété par la suite,

et qu'il rapporte la preuve d'une expérience pluriannuelle et de connaissances suffisantes dans la ou les matières de l'instruction dont il sollicite la dispense.

Art. 14.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Le certificat de formation peut être prorogé ou renouvelé pour de nouveaux termes consécutifs de cinq ans à condition que le titulaire ait réussi un examen de contrôle. La participation à un cours complémentaire d'au moins 24 heures est facultative en vue de l'admission à l'examen de contrôle.»

Les demandes en prorogation ou en renouvellement d'un certificat de formation doivent être accompagnées de l'un des documents repris sous a) du troisième alinéa de l'article 8 ainsi que d'une copie certifiée conforme du certificat à proroger ou à renouveler. Lorsque l'intéressé s'est soumis à l'examen de contrôle son certificat est prorogé ou renouvelé à condition que le candidat ait réussi cet examen. (…)[1]

Le programme du cours complémentaire et l'examen de contrôle portent sur les matières énoncées sous 2) à 5) de l'article 9.

Art. 15.

Le certificat de formation établi par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union Européenne conformément aux dispositions de la directive 96/35/CE précitée est reconnu au Grand-Duché de Luxembourg dans les limites des restrictions et conditions de validité qui y sont, le cas échéant, inscrites.

Le ministre est compétent pour enregistrer ces certificats de formation qui sont susceptibles de prorogation ou de renouvellement dans les mêmes conditions que les certificats luxembourgeois, à condition que leurs titulaires répondent à l'une des conditions de la lettre a) du troisième alinéa de l'article 8.

Chapitre IV.- Dispositions finales

Art. 16.

Les infractions aux prescriptions des articles 4, 5 et 6 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de «251 à 25.000 euros»[2] ou d'une de ces peines seulement.

Art. 17.

Les décisions du ministre en matière de retrait du certificat de formation prévu par l'article 7 ou de refus d'octroi ou de renouvellement de ce certificat interviennent suivant les modalités et dans les formes prévues par le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes.

La Commission prévue à l'article 11 est chargée de l'instruction des dossiers en cause. Elle a pour mission d'entendre l'intéressé et d'émettre un avis motivé sur la décision ministérielle à intervenir.

Art. 18.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de l'Intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

---

1 Supprimé par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

2 Modifié implicitement par la loi du 1er août 2001 relative au basculement en euro (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440).

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses,[1]

(Mém. A - 32 du 6 mars 2003, p. 517; doc. parl. 5079; Dir. 1994/55, 1995/50, 2000/61, 2001/7 et 2001/26)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 3 mars 2004

(Mém. A - 38 du 19 mars 2003, p. 584; doc. parl. 5280; Dir. 2003/28 et 2003/29)

Règlement grand-ducal du 1er mars 2007

(Mém. A - 35 du 15 mars 2007, p. 728; doc. parl. 5675; Dir. 2004/111 et 2004/112)

Règlement grand-ducal du 23 février 2008.

(Mém. A - 28 du 10 mars 2008, p. 386; doc. parl. 5836; Dir. 2006/89)

Texte coordonné au 10 mars 2008

Version applicable à partir du 14 mars 2008

Chapitre Ier. - Champ d'application et définitions

Art. 1er.

(Règl. g.-d. du 23 février 2008)

«Les transports nationaux et internationaux par route de marchandises dangereuses sont régis par les dispositions des Annexes A et B de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 et du Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b de l'ADR du 28 octobre 1993, approuvés respectivement par les lois du 23 avril 1970 et du 24 juillet 1995, ainsi que par les dispositions de la directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route, telle que modifiée par les directives 2000/61/CE et 2006/89/CE.»

Art. 2.

Au sens du présent règlement, le ministre ayant dans ses attributions les Transports, ci-après nommé «le ministre», est désigné comme autorité compétente. Il exerce les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de l'ADR.

Art. 3.

(…)[2] Les dispositions du présent règlement grand-ducal ne sont pas applicables

– aux transports effectués au moyen de véhicules qui appartiennent aux forces armées ou qui se trouvent sous leur responsabilité;
– aux transports effectués par les services d'intervention ou sous leur contrôle, en particulier par des véhicules de dépannage transportant des véhicules accidentés ou en panne contenant des marchandises dangereuses;
– aux transports d'urgence destinés à sauver des vies humaines ou à protéger l'environnement à condition que toutes les mesures soient prises afin que ces transports s'effectuent en toute sécurité.

(…)[3]

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Art. 3bis.

Les prescriptions de l'ADR ne s'appliquent pas au transport du carburant contenu dans les réservoirs d'un véhicule routier et destiné à sa propulsion ou au fonctionnement d'un de ses équipements.

1 Base légale: loi du 23 avril 1970 portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Protocole de signature y relatif et des Annexes A et B audit Accord, en date, à Genève, du 30 septembre 1957, loi du 24 juillet 1995 portant approbation du Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b) de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises par route (ADR), adopté à Genève, le 28 octobre 1993, loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, loi du 9 avril 1986 relative aux 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.

2 Numérotation supprimée par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

3 Supprimé par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

En plus de la capacité totale des réservoirs à carburant fixes, un maximum de 20 litres de carburant de réserve peut être transporté par véhicule ou par ensemble de véhicules dans un ou plusieurs récipients à carburant portatifs, en acier ou en matière plastique, parfaitement étanches et fermés.»

Art. 4.

Au sens du présent règlement on entend par:

«1)»[1] «ADR» - l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 et le Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b du 28 octobre 1993, approuvé par les lois du 23 avril 1970 et 24 juillet 1995;

«2)»[1] «RID» - Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses et constituant l'Annexe I de l'Appendice B -Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)- de la Convention modifiée relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), faite à Berne, le 9 mai 1990, et approuvée par la loi du 4 mai 1993;

«3)»[1] «chargeur» - l'entreprise qui charge les marchandises dangereuses dans un véhicule ou un grand conteneur;

«4)»[1] «citerne» - un réservoir, muni de ses équipements de service et de structure, et comprenant les conteneurs-citernes, citernes mobiles, citernes démontables et citernes fixes tels que définis par l'ADR, ainsi que les citernes qui constituent des éléments de véhicules-batterie ou de CGEM;

«5)»[1] «citerne fixe» - une citerne d'une capacité supérieure à 1000 l fixée à demeure sur un véhicule, qui devient un véhicule-citerne, ou faisant partie intégrante du châssis d'un tel véhicule, et répondant aux prescriptions du Chapitre 6.7 de l'Annexe A de l'ADR;

«6)»[1] «citerne mobile» - une citerne multimodale d'une contenance supérieure à 450 litres répondant aux prescriptions du Chapitre 6.7 de l'Annexe A de l'ADR;

«7)»[1] «colis» - le produit final de l'opération d'emballage prêt pour l'expédition, constitué par l'emballage ou le grand emballage ou le GRV lui-même avec son contenu; le terme ne s'applique pas aux marchandises transportées en vrac ni aux matières transportées en citernes;

«8)»[1] «conteneur» - un engin de transport (cadre ou autre engin analogue)

- ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre son usage répété;
- spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport;
- muni de dispositifs facilitant l'arrimage et la manutention, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre;
- conçu de façon à faciliter le remplissage et la vidange;

«9)»[1] «conteneur-citerne» - un engin de transport répondant à la définition du conteneur et comprenant un réservoir et des équipements, y compris les équipements permettant les déplacements du conteneur-citerne sans changement notable d'asssiette, utilisé pour le transport de matières gazeuses, liquides, pulvérulentes ou granulaires et ayant une capacité supérieure à 0,45 m^3 (450 litres);

«10)»[1] «conteneur à gaz à éléments multiples» (CGEM) - un engin de transport comprenant des éléments qui sont reliés entre eux par un tuyeau collecteur et montés dans un cadre; les éléments suivants sont considérés comme des éléments d'un conteneur à gaz à éléments multiples: les bouteilles, les tubes, les fûts à pression, et les cadres de bouteilles ainsi que les citernes d'une capacité supérieure à 450 litres pour les gaz de la classe 2;

«11)»[1] «déchets» - des matières, solutions, mélanges ou objets qui ne peuvent être utilisés tels quels, mais qui sont transportés pour être retraités, déposés dans une décharge ou éliminés par incinération ou par une autre méthode;

«12)»[1] «destinataire» - le destinataire selon le contrat de transport; si le destinataire désigne un tiers conformément aux dispositions applicables au contrat de transport, ce dernier est considéré comme le destinataire au sens de l'ADR; si le transport s'effectue sans contrat de transport, l'entreprise qui prend en charge les marchandises dangereuses à l'arrivée doit être considérée comme le destinataire;

«13)»[1] «emballage» - un récipient et tous les autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient de remplir sa fonction de rétention;

«14)»[1] «emballeur» - l'entreprise qui remplit les marchandises dangereuses dans des emballages, y compris les grands emballages et les grands récipients pour vrac (GRV) et, le cas échéant, prépare les colis aux fins de transport;

«15)»[1] «entreprise» - toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité;

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

«16)»[1] «expéditeur» - l'entreprise qui expédie pour elle-même ou pour un tiers des marchandises dangereuses; lorsque le transport est effectué sur la base d'un contrat de transport, l'expéditeur selon ce contrat est considéré comme l'expéditeur;

«17)»[1] «grand emballage» - un emballage qui consiste en un emballage extérieur contenant des objets ou des emballages intérieurs et qui

– est conçu pour une manutention mécanique
– a une masse nette supérieure à 400 kg ou une contenance supérieure à 450 litres, mais dont le volume ne dépasse pas 3 m³;

«18)»[1] «grand récipient pour vrac» (GRV), un emballage transportable rigide ou souple

– d'une contenance:
  i) ne dépassant pas 3 m³, pour les matières solides et liquides des groupes d'emballage II et III;
  ii) ne dépassant pas 1,5 m³, pour les matières solides du groupe d'emballage I emballées dans des GRV souples, en plastique rigide, composites, en carton ou en bois;
  iii) ne dépassant pas 3 m³, pour les matières solides du groupe d'emballage I emballées dans des GRV métalliques;
  iv) d'au plus 3 m³ pour les matières radioactives de la classe 7;
– conçu pour une manutention mécanique;
– pouvant résister aux sollicitations produites lors de la manutention et du transport, ce qui doit être confirmé par des épreuves spécifiques;

«19)»[1] «groupe d'emballage» - aux fins d'emballage, un groupe auquel sont affectées certaines matières en fonction du degré de danger qu'elles présentent pour le transport; les groupes d'emballage ont les significations suivantes:

– groupe d'emballage I: matières très dangereuses;
– groupe d'emballage II: matières moyennement dangereuses;
– groupe d'emballage III: matières faiblement dangereuses;

«20)»[1] «marchandises dangereuses» - les matières et objets dont le transport est interdit selon l'ADR ou autorisé uniquement dans les conditions qui sont prévues par l'ADR;

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«21) «marchandises dangereuses à haut risque» - marchandises dangereuses qui, détournées de leur utilisation initiale à des fins terroristes, peuvent causer des effets graves tels que pertes nombreuses en vies humaines ou destructions massives;»

«22)»[1] «numéro ONU» ou «no ONU» - le numéro d'identification à quatre chiffres des matières ou objets tel que fixé et attribué par l'ONU;

«23)»[1] «réservoir» - l'enveloppe qui contient la matière (y compris les ouvertures et leurs moyens d'obturation);

«24)»[1] «transport» - le changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par les conditions de transport et y compris le séjour des marchandises dangereuses dans les véhicules, citernes et conteneurs nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu;

«25)»[1] «transport en vrac» - le transport de matières solides ou d'objets non emballés dans des véhicules ou conteneurs; ce terme ne s'applique ni aux marchandises qui sont transportées comme colis, ni aux matières qui sont transportées en citernes;

«26)»[1] «transporteur» - l'entreprise qui effectue le transport avec ou sans contrat de transport;

«27)»[1] «unité de transport» - un véhicule à moteur auquel n'est attelée aucune remorque ou un ensemble constitué par un véhicule à moteur et la remorque qui y est attelée;

«28)»[1] «véhicule-batterie» - un véhicule comprenant des éléments qui sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et fixés à demeure à une unité de transport.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«29) «sûreté» - les mesures ou précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement, que ce soit au niveau de l'identification des transporteurs ainsi que de l'équipage du véhicule, de la sécurisation des zones utilisées pour le séjour temporaire de transports de marchandises dangereuses, de la préservation de tous les certificats de formation valables des conducteurs et de la formation en matière de sécurité.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

Art. 5.

Les marchandises énumérées ou décrites par l'Annexe A de l'ADR ne peuvent être transportées que dans les conditions prescrites par le présent règlement. Il en est de même des marchandises qui ne sont pas nommément énumérées par l'Annexe A de l'ADR, mais qui rentrent dans une des rubriques collectives d'une classe de danger.

Sont également considérées comme marchandises dangereuses les solutions des matières énumérées par l'Annexe A de l'ADR, lorsque leur concentration est telle qu'elles présentent le même danger que la marchandise elle-même, ainsi que les mélanges d'une matière dangereuse avec d'autres matières, s'ils présentent le danger inhérent à la matière elle-même.

Si une marchandise présente plusieurs dangers, elle est rangée dans la classe concernant le danger qui est considéré comme prédominant.

Art. 6.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Conformément au numéro 1.1.3.6 de l'Annexe A de l'ADR, des quantités limitées de marchandises dangereuses en colis et des emballages vides peuvent être transportés sans que soient applicables les prescriptions relatives:

– aux dispositions concernant la sûreté selon les prescriptions du chapitre II du présent règlement grand-ducal;
– au placardage et à la signalisation orange des conteneurs, CGEM, conteneurs-citernes, citernes mobiles et véhicules;
– aux consignes écrites;
– au transport en colis, la non-application en question ne valant pas pour les cas des numéros V5 et V8 du numéro 7.2.4 de l'Annexe A de l'ADR;
– aux lieux de chargement et de déchargement;
– aux unités de transport et au matériel de bord, la non-application en question ne valant pas pour les cas des numéros 8.1.2.1 (a) et (c) et 8.1.4.2 à 8.1.4.5 de l'Annexe B de l'ADR;
– à la formation de l'équipage du véhicule, la non-application en question ne valant pas pour le cas du numéro 8.2.3 de l'Annexe B de l'ADR;
– aux prescriptions diverses à observer par l'équipage du véhicule, la non-application en question ne valant pas pour les cas des numéros 8.3.3 à 8.3.5 de l'Annexe B de l'ADR;
– aux prescriptions supplémentaires relatives à des classes ou à des marchandises particulières, la non-application en question ne valant pas pour les cas des numéros S1(3) et (6), S2(1), S4 et S14 à S21 du chapitre 8.5 de l'Annexe B de l'ADR;
– à la construction et l'agrément des véhicules.»

«**Chapitre II.- Dispositions concernant la sûreté.**»[1]

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«**Art. 6bis.**

(Règl. g.-d. du 23 février 2008)

«Les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants participant aux transports de marchandises dangereuses doivent appliquer les prescriptions des numéros 1.10.1 et 1.10.2 de l'Annexe A de l'ADR, à l'exception du numéro 1.10.1.6.»

Les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants participant aux transports de marchandises dangereuses à haut risque définies au numéro 1.10.5 de l'Annexe A de l'ADR doivent adopter et appliquer des plans de sûreté comprenant au moins les éléments suivants:

a) une attribution spécifique des responsabilités en matière de sûreté à des personnes présentant les compétences et qualifications et ayant l'autorité requises;
b) un relevé des marchandises dangereuses ou des types de marchandises dangereuses concernés;
c) une évaluation des opérations courantes et des risques pour la sûreté qui en résultent incluant les arrêts nécessités par les conditions de transport, le séjour des marchandises dangereuses dans les véhicules, citernes et conteneurs nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu, et le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement), comme approprié;
d) un énoncé clair des mesures qui doivent être prises pour réduire les risques relevant de la sûreté compte tenu des responsabilités et fonctions de l'intervenant, y compris en ce qui concerne la formation, les politiques de sûreté, les pratiques d'exploitation et les équipements et ressources à utiliser pour réduire les risques relevant de la sûreté;

1 Titre inséré par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

e) des procédures efficaces et actualisées pour signaler les menaces, violations de la sûreté ou incidents connexes et y faire face;

f) des procédures d'évaluation et de mise à l'épreuve des plans de sûreté et des procédures d'examen et d'actualisation périodiques des plans;

g) des mesures en vue d'assurer la sûreté physique des informations relatives au transport contenues dans le plan de sûreté;

h) des mesures en vue d'assurer que la distribution de l'information concernant les opérations de transport contenues dans le plan de sûreté est limitée à ceux qui ont besoin de l'avoir, ces mesures ne devant toutefois pas faire obstacle à la communication des informations prescrites par ailleurs dans l'ADR.»

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Art. 6ter.

Les véhicules transportant des marchandises dangereuses à haut risque doivent être équipés avec des dispositifs, des équipements ou des systèmes de protection afin d'empêcher leur vol ou celui de leur chargement. Des mesures appropriées doivent être prises pour assurer que ces dispositifs, équipements et systèmes de protection soient opérationnels et efficaces à tout moment. L'application de ces mesures de protection ne doit pas compromettre les interventions des secours d'urgence.»

Chapitre «III.»[1] - Les documents de bord

Art. 7.

Tout conducteur d'un véhicule affecté au transport de marchandises dangereuses doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière, outre les documents de bord prescrits par l'article 70 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, les documents ci-après:

a) le certificat d'agrément ADR couvrant le véhicule dans les cas où son établissement est prévu par les Annexes de l'ADR;

b) les documents de transports prévus aux numéros 5.4.1 et 5.4.2 de l'Annexe A de l'ADR couvrant toutes les matières dangereuses transportées;

c) les consignes écrites ayant trait à toutes les matières dangereuses transportées, prévues au numéro 5.4.3 de l'Annexe A de l'ADR;

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

d) «le certificat de formation spéciale du conducteur de l'unité de transport dans les cas où les quantités transportées dépassent celles indiquées sous le numéro 1.1.3.6 de l'Annexe A de l'ADR.

e) une carte d'identité en cours de validité pour chaque membre de l'équipage ou un document en tenant lieu, muni de la photographie du titulaire.»

«f)»[1] la copie de l'agrément prévu au numéro 5.4.1.2.3.3 de l'Annexe A de l'ADR, établi par l'autorité compétente du pays d'origine de la marchandise dangereuse, lorsque cet agrément est prévu aux numéros 2.2.41.1.13 et 2.2.52.1.8 de l'Annexe A de l'ADR;

«g)»[1] (…)[2]

Section 1. – Le certificat d'agrément

Art. 8.

Si les dispositions des Annexes de l'ADR en prévoient l'établissement, tout véhicule affecté au transport de marchandises dangereuses qui circule sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, ou qui y subit une des opérations de chargement ou de déchargement prévues par les Annexes de l'ADR, doit être couvert par le certificat d'agrément visé au numéro «9.1.3.5 de l'Annexe B de l'ADR»[3].

Art. 9.

Pour autant qu'ils soient soumis à l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg, les véhicules-citernes et, lorsque les dispositions du chapitre 9.7 de l'Annexe B de l'ADR l'exigent, les autres véhicules, doivent être soumis à des inspections techniques pour vérifier s'ils répondent aux prescriptions des Parties 8 et 9 de l'Annexe B de l'ADR ainsi qu'aux prescriptions générales de sécurité de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité. S'il s'agit d'une remorque attelée à un véhicule tracteur, le véhicule tracteur doit faire l'objet d'une inspection technique aux mêmes fins.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 23 février 2008.
3 Tel que modifié par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

Lorsqu'en application du Chapitre 1.5 de l'Annexe A de l'ADR la validité du certificat d'agrément d'un véhicule doit être limitée, le certificat comporte la mention de la restriction de son rayon de validité géographique. La validité du certificat d'agrément expire au plus tard un an après la date de l'inspection technique du véhicule précédant la délivrance du certificat.

Toutefois, dans le cas des citernes soumises à l'obligation d'examens périodiques, cette prescription ne rend pas nécessaire des essais d'étanchéité, des épreuves de pression hydraulique ou des examens intérieurs des citernes à des intervalles plus rapprochés que ceux qui sont prévus aux chapitres 6.7, 6.8 et 6.9 de l'Annexe A de l'ADR.

Art. 10.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Le certificat d'agrément ADR est délivré, pour le compte du ministre, par la Société Nationale de Contrôle Technique, ci-après désignée SNCT.»

Si des défectuosités ou manquements sont constatés, le véhicule n'est plus admis au transport de marchandises dangereuses au sens du présent règlement grand-ducal.

En cas d'infraction aux prescriptions qui précèdent, le certificat d'agrément ADR peut être retiré par le ministre et l'unité de transport peut faire l'objet des mesures prévues par l'article 17 du présent règlement grand-ducal.

Art. 11.

En vue de l'établissement des certificats d'agrément, la SNCT peut avoir recours à des rapports techniques d'experts agréés à cet effet sur sa proposition par le ministre.

Les frais d'expertise sont à charge du propriétaire ou détenteur du véhicule.

Afin d'être agréé l'expert doit rapporter la preuve qu'il a les connaissances techniques requises et les équipements nécessaires pour pouvoir procéder aux épreuves et vérifications prévues en vue d'établir les rapports d'expertise demandés par la SNCT. L'agrément peut être retiré, et son renouvellement peut être refusé, si un rapport d'expertise n'a pas été établi avec les soins requis par la sécurité technique du véhicule auquel il se rapporte, ou qu'il a été établi en non-conformité avec les dispositions du présent règlement grand-ducal.

Art. 12.

Le rapport d'expertise certifie la conformité aux dispositions des Annexes de l'ADR des citernes et récipients utilisés pour le transport de marchandises dangereuses, ainsi que des équipements accessoires.

Il certifie de même que les éléments servant à fixer les citernes ou récipients au châssis du véhicule sont suffisamment solides et montés selon les règles de l'art.

Ledit rapport reprend notamment les indications suivantes:

– le nom et l'adresse du propriétaire ou détenteur du véhicule;
– le numéro d'immatriculation et le numéro de châssis du véhicule;
– le genre, le constructeur, le numéro de fabrication des récipients ou des fragments de citerne;
– la pression d'épreuve et, le cas échéant, la pression de calcul, la surpression et la pression d'ouverture des soupapes de sûreté;

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

– «le code-citerne suivant les numéros 4.3.3.1 ou 4.3.4.1 de l'Annexe A de l'ADR»
– l'échéance du prochain contrôle périodique ainsi que l'échéance de la prochaine épreuve d'étanchéité.

Les rapports à établir par les experts agréés doivent être conformes au modèle reproduit en Annexe I du présent règlement qui en fait partie intégrante.

Outre le rapport d'expertise, l'expert agréé est tenu de produire, sur demande de la SNCT, toute pièce et tout renseignement en relation avec les épreuves et essais effectués.

Art. 13.

Toute défectuosité ou modification technique du véhicule intervenue après le dernier contrôle oblige le propriétaire ou détenteur du véhicule à requérir un nouveau contrôle avant d'être en droit d'effectuer un transport de marchandises dangereuses à l'aide du véhicule en question.

Section 2. – Le document de transport

Art. 14.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Le document de transport est établi soit par l'expéditeur, soit selon ses directives écrites. Il se présente sous forme d'un bulletin de livraison, d'une lettre de voiture ou d'un document prescrit par d'autres dispositions.

Le ou les documents de transport doivent fournir les renseignements suivants pour toute matière ou objet dangereux présenté au transport:

– le numéro ONU précédé des lettres «UN»;
– la désignation officielle de transport, complétée, le cas échéant, par le nom technique, chimique ou biologique;
– pour les matières et objets de toutes classes: les numéros de modèles d'étiquettes de danger. Dans le cas de plusieurs numéros de modèles, les numéros qui suivent le premier doivent être indiqués entre parenthèses. Pour les matières et objets pour lesquels aucun modèle n'est indiqué, il faut indiquer en lieu et place leur classe;
– pour les matières et objets de la classe 1: le code de classification;
– pour les matières radioactives de la classe 7: le numéro de classe;
– le cas échéant, le groupe d'emballage attribué à la matière ou à l'objet pouvant être précédé des lettres «GE» ou, lorsqu'une autre langue que le français est utilisée, des initiales correspondant aux mots «groupe d'emballage» dans la langue utilisée;

(Règl. g.-d. du 23 février 2008)

– «le nombre et la description des colis, si applicable. Les codes d'emballage de l'ONU peuvent être utilisés pour compléter la description;»
– à l'exception des moyens de confinement vides, non nettoyés, la quantité totale de chaque marchandise dangereuse caractérisée par son numéro ONU, sa désignation officielle de transport et du groupe d'emballage (exprimée en volume ou en masse brute ou en masse nette selon le cas);
– le nom et l'adresse de l'expéditeur ou des expéditeurs;

(Règl. g.-d. du 23 février 2008)

– «le nom et l'adresse du ou des destinataire(s); en cas de livraisons à des destinataires multiples non encore identifiés au début du transport, les mots «Livraison-Vente» peuvent être indiqués à la place.»
– une déclaration conforme aux dispositions de tout accord particulier, conclu conformément au chapitre 1.5 de l'Annexe A de l'ADR.»

Art. 15.

Si deux ou plusieurs marchandises dangereuses sont chargées en commun sur une même unité de transport, l'expéditeur est tenu d'établir autant de documents de transport qu'il y a de marchandises chargées.

Art. 16.

En cas de chargement en commun de plusieurs matières dangereuses, l'expéditeur doit certifier que ce transport sous emballages séparés ou en commun n'est pas interdit aux termes des annexes de l'ADR.

Art. 17.

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent que les mentions figurant sur le document de transport sont inexactes ou que les conditions prescrites pour le transport ne sont pas remplies, ils sont en droit d'interdire au conducteur de continuer à circuler dans ces conditions et de lui enlever les clés de contact jusqu'à ce que les documents de bord et son chargement soient conformes aux dispositions du présent règlement grand-ducal. Le véhicule peut également faire l'objet d'une immobilisation temporaire à appliquer au véhicule au moyen d'un système mécanique.

Section 3. – Les consignes de sécurité

Art. 18.

En prévision de tout accident ou incident pouvant survenir au cours du transport, il doit être remis au conducteur des consignes écrites précisant d'une façon concise, pour chaque matière ou objet transporté ou pour chaque groupe de marchandises présentant les mêmes dangers:

a) la dénomination de la matière ou de l'objet ou du groupe de marchandises, la classe et le numéro ONU ou, pour un groupe de marchandises, les numéros ONU des marchandises auxquelles ces consignes sont applicables;
b) la nature du danger présenté par ces marchandises, les mesures que doit prendre le conducteur, et les équipements de protection individuelle qu'il doit utiliser;
c) les mesures de prévention d'ordre général à prendre;
d) les mesures supplémentaires à prendre pour faire face à des fuites ou des déversements légers;
e) les mesures spéciales à prendre, le cas échéant, pour certaines marchandises;
f) l'équipement nécessaire à l'application des mesures sous c), et, le cas échéant, sous d) et e).

Art. 19.

1. Les consignes doivent être fournies par l'expéditeur qui est responsable du contenu de celles-ci.

Elles doivent être remises au conducteur au plus tard lorsque les marchandises dangereuses sont chargées sur le véhicule. Les consignes doivent être établies dans une langue que les conducteurs prenant en charge les marchandises dangereuses sont à même de lire et de comprendre, ainsi que dans toutes les langues des pays d'origine, de transit et de destination du transport.

2. Des renseignements sur le contenu de ces consignes doivent être communiqués au transporteur au plus tard lorsque l'ordre de transport est donné, de sorte à lui permettre de prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les personnes à son service qu'il a chargées de l'exécution du chargement soient informées de ces consignes et soient à même d'exécuter celles-ci correctement et de veiller à ce que l'équipement nécessaire se trouve à bord de l'unité de transport. Le transporteur doit veiller à ce que les conducteurs concernés soient à même de comprendre et d'appliquer ces instructions correctement.

3. Pendant le transport un exemplaire des consignes doit se trouver dans la cabine de conduite.

Il ne doit se trouver dans la cabine de conduite que les consignes concernant la ou les marchandises dangereuses transportées.

4. Sans préjudice des dispositions du point 2 du présent article, sur le territoire luxembourgeois les consignes écrites en cas d'accident doivent être rédigées en langue française ou allemande.

Art. 20.

Dans le cas de chargement en commun de marchandises emballées, comprenant des marchandises dangereuses appartenant à des groupes différents de marchandises présentant les mêmes dangers, les consignes écrites peuvent être limitées à une seule consigne par classe de marchandises dangereuses transportées à bord du véhicule. Dans ce cas, aucun nom de marchandises ni numéro d'identification ONU ne doit figurer dans les consignes.

Art. 21.

Le défaut de présentation des consignes de sécurité peut entraîner les mesures prévues à l'article 17.

Section 4. – Le certificat de formation du conducteur

Art. 22.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Les conducteurs de véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg transportant des marchandises dangereuses dans des quantités supérieures à celles indiquées au numéro 1.1.3.6 de l'Annexe A de l'ADR doivent détenir un certificat délivré par le ministre, attestant qu'ils ont suivi une formation et réussi un examen portant sur les exigences spéciales auxquelles il doit être satisfait lors du transport de marchandises dangereuses. A partir du 1er janvier 2007, cette prescription vaut également pour les conducteurs de véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure à 3.500 kg.»

Ces conducteurs doivent avoir suivi un cours de formation de base d'au moins 18 séances d'enseignement de 45 minutes chacune. Les matières enseignées portent essentiellement sur les risques présentés par le transport des marchandises dangereuses et sur les notions de base indispensables pour minimiser le risque d'incident. Elles portent en plus sur les mesures à prendre en cas d'incident pour la sécurité des conducteurs et pour celle du public et pour la protection de l'environnement, ainsi que sur les mesures destinées à limiter les effets de l'incident.

Cette formation comprend en outre des travaux pratiques individuels.

La formation de base pour tous les conducteurs porte sur les sujets mentionnés au numéro 8.2.2.3.2 de l'Annexe B de l'ADR.

Art. 23.

Les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses dans des citernes d'une capacité supérieure à 1 m^3, les conducteurs de véhicules-batterie d'une capacité totale supérieure à 1 m^3 et les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses en conteneurs-citernes, en CGEM ou en citernes mobiles d'une capacité individuelle supérieure à 3 m^3 sur une unité de transport doivent en plus avoir suivi un cours de spécialisation pour le transport en citerne d'au moins 12 séances d'enseignement de 45 minutes chacune, portant sur les sujets mentionnés au numéro 8.2.2.3.3 de l'Annexe B de l'ADR.

Art. 24.

Indépendamment de la masse maximale autorisée du véhicule conduit, les conducteurs de véhicules transportant des matières ou objets explosibles de la classe 1 de l'ADR ou des matières radioactives de la classe 7 de l'ADR doivent avoir suivi un cours de spécialisation par classe d'au moins 6 séances d'enseignement de 45 minutes chacune, portant sur les sujets mentionnés aux numéros 8.2.2.3.4 et 8.2.2.3.5 de l'Annexe B de l'ADR.

Art. 25.

1. Le certificat de formation est délivré par le ministre sur le vu d'un procès-verbal attestant que l'intéressé a réussi un examen portant sur les sujets repris par l'article 27 du présent règlement grand-ducal. Les épreuves ont lieu devant une commission dont la composition et les modalités de fonctionnement sont arrêtées par le ministre.

2. Pour être admis à l'examen, le candidat doit justifier:

– avoir sa résidence au Grand-Duché de Luxembourg ou avoir besoin du certificat à des fins professionnelles auprès d'un employeur établi au Grand-Duché de Luxembourg;
– être titulaire du permis de conduire correspondant aux catégories de permis de conduire requises pour conduire les véhicules servant à l'instruction pratique;
– avoir suivi une formation conforme aux exigences des articles 22 à 24 du présent règlement grand-ducal, qui est enseignée sous la responsabilité de la Chambre de Commerce et dont le programme des matières est arrêté par le ministre.

Le candidat doit soumettre sa demande d'admission au ministre, accompagnée des pièces attestant que les conditions ci-avant sont remplies.

Le ministre décide de l'admissibilité des candidats à l'examen sur avis favorable de la commission instituée en vertu du paragraphe 1.

3. Le certificat de formation du conducteur qui est de couleur orange correspond au modèle prévu au numéro 8.2.2.8.3 de l'Annexe B de l'ADR.

4. Le certificat de formation a une durée de validité de cinq ans.

5. Le ministre peut proroger la durée de validité du certificat pour de nouveaux termes consécutifs de cinq ans, à condition pour le titulaire d'avoir suivi un cours de recyclage d'au moins 8 séances d'enseignement de 45 minutes chacune au cours de l'année qui précède la date d'expiration du certificat et répondant aux modalités de l'instruction prévue aux articles 22 à 24, et d'avoir réussi à un examen suivant les modalités de l'article 27.

6. A partir de l'âge de 65 ans du titulaire, le certificat n'est plus prorogé que pour des termes d'un an sur production par le titulaire du certificat médical spécifié à l'article 78 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité.

La validité du certificat expire de plein droit à l'âge de 70 ans accomplis de son titulaire.

7. Les certificats de formation délivrés par des autorités compétentes étrangères sont valables pour la circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg dans les limites des restrictions et conditions de validité qui y sont, le cas échéant, inscrites.

Art. 26.

L'instruction préparatoire à l'examen porte sur les matières suivantes:

– les prescriptions générales applicables au transport des marchandises dangereuses;
– les principaux types de risques;
– les mesures de prévention et de sécurité appropriées aux différents types de risques;
– le comportement après un accident, tels que les premiers secours, la sécurité de la circulation, et les connaissances de base relatives à l'utilisation des équipements de protection et de secours;

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

– «le marquage, l'étiquetage, le placardage et la signalisation des dangers;»
– les consignes de comportement pour le conducteur lors du transport de marchandises dangereuses;
– l'objet et le fonctionnement de l'équipement technique des véhicules affectés au transport des marchandises dangereuses;
– les interdictions de chargement en commun sur un même véhicule ou dans un même conteneur;
– les précautions à prendre lors du chargement et du déchargement des marchandises dangereuses;
– la manutention et l'arrimage des colis;
– des travaux pratiques;
– le cas échéant, le comportement en marche des véhicules avec citernes ou conteneurs-citernes, y compris les mouvements du chargement.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«– les informations relatives à la protection de l'environnement par le contrôle de transfert de déchets;
– les informations générales concernant la responsabilité civile;
– les informations sur les opérations de transport multimodal;
– les instructions sur le comportement dans les tunnels;
– des éléments de sensibilisation à la sûreté.»

Art. 27.

1. L'examen comprend une partie théorique et une partie pratique.

La partie théorique consiste dans des épreuves orales ou écrites.

Pour l'examen clôturant la formation de base elle porte sur les matières suivantes:

a) un aperçu sur les prescriptions générales applicables au transport de marchandises dangereuses;

b) les équipements des véhicules, documents de bord et obligations particulières du conducteur;

c) le marquage, l'étiquetage, la signalisation des véhicules et des marchandises transportées, les caractéristiques dangereuses des matières et objets ainsi que les transports en commun de marchandises dangereuses;

d) les modes de transport, les emballages, le chargement et les responsabilités;

e) la prévention des accidents, le comportement en cas de sinistre et les premiers secours.

Pour l'examen clôturant la spécialisation pour le transport en citernes, elle porte sur:

a) l'équipement technique de la citerne et du véhicule citerne;

b) le comportement en marche et la conduite du véhicule-citerne;

c) la connaissance théorique et pratique des différents dispositifs de remplissage et de vidange.

Pour l'examen clôturant la spécialisation pour le transport de matières et d'objets explosibles de la classe 1, elle porte sur:

a) les caractéristiques dangereuses des matières et objets explosibles et pyrotechniques;

b) les emballages et les colis;

c) le mode de transport et le chargement;

d) les documents de bord et l'exploitation des véhicules.

Pour l'examen clôturant la spécialisation pour le transport de matières radioactives de la classe 7, elle porte sur:

a) les risques propres aux rayonnements ionisants;

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

b) «les prescriptions particulières concernant les emballages, la manutention, le chargement en commun et l'arrimage de matières radioactives.»

c) les documents et les équipements de bord.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«d) les dispositions spéciales à prendre en cas d'accident impliquant des matières radioactives.»

Les questions d'examen portent sur les sujets traités lors des cours de l'instruction préparatoire.

La partie pratique sera annotée soit sur le vu d'un certificat des chargés de cours attestant la participation active du candidat aux cours pratiques de l'instruction, soit, en cas d'assistance de la commission d'examen à ces cours, sur son appréciation du candidat.

2. Pour l'examen de la formation de base la décision de réussite se fonde sur le bilan de l'examen qui se compose des notes finales de chacune des matières et de la moyenne générale de ces matières.

La moyenne générale est égale à la somme des notes finales des différentes matières, divisée par le nombre des ces matières.

Pour chaque note finale et pour la moyenne générale, les fractions de points sont arrondies à l'unité supérieure.

Est considérée comme note finale suffisante, toute note finale supérieure ou égale à 30 points sur un maximum de 60 points.

A réussi l'examen de la formation de base, le candidat qui a obtenu une note finale suffisante dans chacune des matières.

A également réussi l'examen, le candidat qui a obtenu une seule note finale insuffisante mais supérieure ou égale à 24 points, si la moyenne générale est supérieure ou égale à 40 points.

A réussi l'examen d'une spécialisation, le candidat qui a obtenu une note finale suffisante dans la matière.

Est autorisé à se soumettre à des épreuves supplémentaires dans certaines matières, sans obligation d'assister à des cours d'instruction, le candidat qui a obtenu à l'examen de formation de base une moyenne générale supérieure ou égale à 30 points, et qui a eu une ou plusieurs notes insuffisantes.

Est également autorisé à se soumettre à une épreuve supplémentaire, sans obligation d'assister à des cours d'instruction, le candidat qui a obtenu à l'examen d'une ou de plusieurs spécialisations une ou plusieurs notes insuffisantes.

Est refusé le candidat qui a obtenu une moyenne générale inférieure à 30 points à l'examen de la formation de base.

Le candidat refusé doit attendre la prochaine session pour se présenter. Pour être réadmis à l'examen, il doit justifier avoir assisté aux cours de l'instruction préparatoire portant sur toutes les matières.

Doit également attendre la prochaine session pour se représenter, le candidat qui a obtenu une ou plusieurs notes insuffisantes à l'épreuve supplémentaire. Pour être réadmis il doit justifier avoir assisté aux cours correspondant aux matières d'examen dans lesquelles il a eu une note insuffisante.

Le candidat refusé à l'examen de la formation de base, tout en ayant obtenu une note suffisante dans une ou plusieurs spécialisations, se voit bonifier cette (ces) note(s) pour une durée d'une année, à compter de la notification des résultats au candidat.

Art. 28.

1. Il est institué une commission d'examen dont les attributions sont les suivantes:

– elle émet un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen;
– elle est chargée de la réception des examens prévus par l'article 25 du présent règlement dont les résultats sont consignés dans un procès-verbal qu'elle remet au ministre en vue de la délivrance des certificats;
– elle émet un avis sur la dispense de l'instruction et de l'examen prévus aux articles 25 à 27 du présent règlement;
– elle se prononce sur l'obligation des titulaires des certificats à proroger de suivre un cours de recyclage et de se soumettre à l'examen afférent.

2. La commission d'examen est composée comme suit:

– deux représentants du ministère des Transports;
– un représentant du ministère de l'Education nationale;
– un représentant de la Chambre de Commerce;
– un représentant de la Chambre de Travail.

A chaque membre effectif de la commission, il sera adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

Les membres effectifs et suppléants ainsi que le secrétaire de la commission sont désignés par le ministre.

3. L'un des deux représentants du ministère des Transports assumera la présidence de la commission d'examen. En cas d'empêchement il désignera son remplaçant parmi les membres effectifs.

La commission sera assistée par un secrétaire.

4. La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents.

Ses avis et décisions doivent être motivés. Les membres de la commission ne peuvent prendre part ni aux examens ni à l'émission des avis prévus au point 1 du présent article, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré est concerné.

Chapitre «IV.»[1] - Précautions à prendre lors de la manutention et le transport des marchandises dangereuses

Art. 29.

1. Les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses doivent prendre les mesures appropriées selon la nature et l'ampleur des dangers prévisibles, afin d'éviter des dommages et le cas échéant, d'en minimiser leurs effets. Ils doivent en tout cas respecter les prescriptions de l'ADR en ce qui les concerne.

Les obligations de l'expéditeur, du transporteur, du destinataire, et de l'équipage du véhicule et des personnes commises au chargement et au déchargement reprises aux articles 30 à 34 s'appliquent sans préjudice de celles des autres intervenants concernés par un transport déterminé.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

2. «Il est interdit de fumer au cours d'un transport et pendant les opérations afférentes de chargement, de déchargement ou de manutention quelconque de marchandises dangereuses.

3. A moins d'un danger particulier résultant pour les autres usagers de la route, pour les riverains ou pour l'environnement naturel des marchandises dangereuses transportées par un véhicule, il est interdit de procéder à des opérations de transbordement de marchandises dangereuses d'un véhicule à un autre, ou d'une citerne mobile à un véhicule citerne en un endroit autre que les dépôts ou les dépendances d'entreprises autorisées conformément à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité en vertu de la loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses.»

4. Une marchandise dangereuse ne peut être transportée en citernes fixes ou démontables, en matériaux métalliques ou en matières plastiques renforcées, en conteneurs-citernes et en batteries de récipients que si le transport dans chacun de ces types de réservoirs est explicitement admis par l'ADR.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

Les citernes et récipients fixes et démontables transportant des marchandises dangereuses ne doivent contenir que les seules matières dangereuses pour le transport desquelles ils ont été agréés.

Section 1. – L'expéditeur

Art. 30.

L'expéditeur de marchandises dangereuses, qui remet au transport un envoi, doit veiller à la conformité de cet envoi aux prescriptions de l'ADR. Dans ce cadre il doit notamment:

a) s'assurer que les marchandises dangereuses sont classées conformément aux Annexes de l'ADR, et que leur transport est autorisé aux termes du présent règlement grand-ducal;

b) fournir au transporteur les renseignements et informations et, le cas échéant, les documents de transport et les documents d'accompagnement (autorisations, agréments, notifications, certificats, etc.) exigés, tenant compte notamment des dispositions du chapitre 5.4 et des tableaux de la Partie 3 de l'Annexe A de l'ADR;

c) n'utiliser que des emballages et citernes agréés et aptes au transport des marchandises concernées et portant les marques prescrites par les Annexes de l'ADR;

d) observer les prescriptions sur le mode d'envoi et sur les restrictions d'expédition;

e) veiller que même les citernes vides, non nettoyées et non dégazées, ou les véhicules, grands conteneurs et petits conteneurs pour vrac vides, non nettoyés, soient marqués et étiquetés de manière conforme et que les citernes vides, non nettoyées, soient fermées et présentent les mêmes garanties d'étanchéité que si elles étaient pleines.

Section 2. – Le transporteur

Art. 31.

Le transporteur de marchandises dangereuses doit notamment

a) vérifier que le transport de marchandises dangereuses à effectuer est autorisé aux termes du présent règlement grand-ducal;

b) s'assurer que les documents prescrits se trouvent à bord de l'unité de transport;

c) s'assurer par un contrôle visuel que les véhicules et le chargement ne présentent pas de défauts manifestes, de fuites ou de fissures, ainsi que de manquement de dispositifs d'équipement, etc.;

d) s'assurer que la date de la prochaine épreuve pour les citernes n'est pas dépassée;

e) vérifier que les véhicules ne sont pas surchargés;

f) s'assurer que les étiquettes de danger et les signalisations prescrites pour les véhicules sont apposées;

g) s'assurer que les équipements prescrits dans les consignes écrites se trouvent à bord du véhicule.

Section 3. – Le destinataire

Art. 32.

Le destinataire a l'obligation de ne pas différer sans motif impératif l'acceptation de la marchandise, et de vérifier après le déchargement que les prescriptions des Annexes de l'ADR, qui le concernent, sont respectées.

Il doit notamment:

a) effectuer dans les cas prévus par les Annexes de l'ADR le nettoyage et la décontamination prescrits de véhicules et conteneurs;

b) veiller à ce que les conteneurs, une fois entièrement déchargés, nettoyés, décontaminés, ne portent plus les signalisations de danger prescrites.

Section 4. – L'équipage du véhicule et les personnes commises au chargement et au déchargement

Art. 33.

1. Dans le cadre d'un transport de marchandises dangereuses le conducteur et, le cas échéant, le convoyeur sont tenus par les prescriptions suivantes:

a) Il est interdit de laisser tourner le moteur pendant la manutention des marchandises, à moins que l'utilisation du moteur ne soit nécessaire pour faire fonctionner des pompes et autres mécanismes assurant le chargement ou le déchargement du véhicule.

b) Il est interdit de charger ou de décharger les matières dangereuses désignées à ces fins par l'Annexe A de l'ADR sur les voies et places publiques situées à l'intérieur d'une agglomération, à moins que ces opérations ne soient justifiées par l'approvisionnement des riverains ou par un motif grave ayant trait à la sécurité.

c) Lorsque l'épandage d'une matière risque d'altérer les eaux ou de causer un autre dommage, les mesures de protection, et notamment celles figurant dans les consignes écrites, doivent être prises immédiatement par l'équipage du véhicule.

d) Les opérations de remplissage et de vidange des citernes doivent être surveillées de manière permanente. Elles ne doivent, si possible, pas avoir lieu sur des emplacements d'où le liquide dangereux pourrait atteindre facilement une nappe d'eau superficielle ou souterraine ou s'écouler directement dans une canalisation.

e) Il doit être veillé, lors du chargement, que la citerne ne risque pas de déborder ou d'être soumise à une augmentation de la pression interne compromettant son étanchéité à la suite de la dilatation de son contenu due à une élévation de la température.

f) Il est interdit d'effectuer des travaux de réparation susceptibles de produire des étincelles sur des unités de transport munies d'étiquettes de danger ou dont le chargement est muni d'étiquettes de danger.

g) Les colis munis d'étiquettes de danger différentes ne doivent pas être chargés en commun dans la même unité de transport à moins que le chargement en commun ne soit autorisé selon le tableau du numéro 7.5.2.1 de l'Annexe A de l'ADR.

Les interdictions de chargement en commun entre colis sont applicables également entre colis et petits conteneurs entre eux dans une même unité de transport transportant un ou plusieurs petits conteneurs.

Des lettres de voiture distinctes doivent être établies pour les envois qui ne peuvent pas être chargés en commun dans une même unité de transport ou dans un même conteneur en raison des interdictions qui figurent au numéro 7.5.2 de l'Annexe A de l'ADR.

h) Les différents éléments d'un chargement comprenant des matières dangereuses doivent être convenablement arrimés et calés entre eux par des moyens appropriés de façon à éviter tout déplacement et toute lésion des emballages. Si le chargement comprend diverses catégories de marchandises, les colis de matières dangereuses doivent être séparés des autres colis. Il est interdit de charger quoi que ce soit sur un colis fragile. (*Règl. g.-d. du 23 février 2008*) «Les vides doivent être comblés à l'aide de dispositifs de calage ou de blocage et d'arrimage.»

(Règl. g.-d. du 23 février 2008)

«i) Lors des opérations de chargement et de déchargement, les colis contenant des marchandises dangereuses doivent être protégés contre les dommages.»

«j)»[1] Sauf pour des raisons de sécurité, il est interdit à l'équipage du véhicule d'ouvrir un emballage contenant des matières dangereuses.

«k)»[1] Après le déchargement des matières dangereuses, le véhicule doit être nettoyé et, dans l'hypothèse d'une citerne, dégazé, à moins qu'il ne s'agisse d'un chargement en vrac et que le nouveau chargement ne présente pas la même composition de matières dangereuses.

2. Les prescriptions applicables aux véhicules effectuant un transport de marchandises dangereuses, sont également valables pour un véhicule déchargé, dans la mesure où le véhicule n'a pas encore été ni nettoyé ni éventuellement dégazé. Pour les moyens de confinement vides, non nettoyés, les prescriptions du numéro 5.4.1.1.6 de l'Annexe A de l'ADR sont applicables.

Les citernes fixes et démontables, les conteneurs-citernes et les batteries de récipients, vides et non nettoyés, doivent être fermés de la même façon et présenter les mêmes garanties d'étanchéité que s'ils étaient remplis.

Art. 34.

Dans la mesure où les prescriptions de l'article 33 concernent des opérations de chargement, de déchargement ou de manutention en relation avec un quelconque transport de marchandises dangereuses, elles sont également applicables aux personnes commises à ces opérations.

Chapitre «V.»[2] - La circulation et l'immobilisation

Art. 35.

A moins d'effectuer un dépassement, les conducteurs d'unités de transport munies de panneaux orange, doivent observer, par rapport aux véhicules les précédant, un intervalle qui est d'au moins 50 m en agglomération et d'au moins 100 m en dehors des agglomérations.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 23 février 2008.
2 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

Art. 36.

Hormis l'équipage du véhicule, il est interdit de transporter des personnes à bord de véhicules chargés de matières dangereuses.

Art. 37.

Le serrage du frein de stationnement est obligatoire dès que l'unité de transport se trouve à l'arrêt.

Art. 38.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«1. L'immobilisation des unités de transport et des remorques détachées qui sont chargées de marchandises dangereuses ou qui ont transporté des marchandises dangereuses sans avoir encore été nettoyées ou éventuellement dégazées, est limitée aux dépôts ou aux dépendances d'entreprises autorisées conformément à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité en vertu de la loi du 24 décembre 1999 précitée.»

2. Si ces possibilités de stationnement ne sont pas données, l'unité de transport ou la remorque détachée peut également être immobilisée à l'écart en un endroit répondant aux conditions énoncées ci-après:

a) Une place de parcage surveillée par un préposé désigné à ces fins qui aura été informé tant de la nature du chargement que de l'endroit où se trouve le conducteur;
b) Une place de parcage publique ou privée où le véhicule est à l'abri du risque d'être endommagé par d'autres véhicules; ou
c) Un espace à au moins 300 m d'une agglomération et en-dehors de la chaussée.

Art. 39.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Lorsque le conducteur a été contraint à immobiliser son véhicule sur la chaussée, soit en un endroit où l'arrêt est interdit, soit de nuit ou par mauvaise visibilité, les signaux d'avertissement autoporteurs prévus par l'article 53 doivent être posés sur la route à distance suffisante et au moins 10 mètres l'un à l'avant et l'autre à l'arrière du véhicule.»

Art. 40.

Si un danger particulier résulte pour les autres usagers de la route, pour les riverains ou pour l'environnement naturel des marchandises dangereuses transportées par un véhicule en stationnement, notamment en cas d'épandage sur la chaussée de matières dangereuses, et si l'équipage du véhicule ne peut remédier rapidement à ce danger, le conducteur doit alerter ou faire alerter immédiatement les services d'intervention. En cas de besoin, il doit en outre prendre les mesures prescrites dans les consignes prévues à l'article 18.

Art. 41.

Outre les prescriptions édictées par les articles 35 à 40, relatives à tous les transports de marchandises dangereuses, les dispositions spéciales pour les différentes classes des matières, prévues au Chapitre 8.5 de l'Annexe B de l'ADR, sont également applicables aux unités de transport concernées.

Chapitre «VI.»[1] - Signalisation et identification des véhicules

Section 1. – Placardage

Art. 42.

Les prescriptions relatives aux plaques-étiquettes prévues au Chapitre 5.3 de l'Annexe A de l'ADR sont intégralement applicables aux transports visés par le présent règlement.

(Règl. g.-d. du 23 février 2008)

«Le placardage et les étiquettes, qui correspondent au modèle N° 5.2. en vigueur au 31 décembre 2006 du numéro 5.2.2.2.2 de l'Annexe A de l'ADR, peuvent être utilisés jusqu'au 31 décembre 2010.»

Une fois les matières dangereuses déchargées et les citernes nettoyées et dégazées, les plaques-étiquettes doivent être masquées ou enlevées.

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

Section 2. – Signalisation orange

Art. 43.

Pour autant que la section 5.3.2 de l'Annexe A de l'ADR le prévoie, et sans préjudice des dispositions de l'article 44, les unités de transport transportant des marchandises dangereuses doivent avoir, disposés dans un plan vertical, deux panneaux rectangulaires de couleur orange rétroréfléchissante conformes au numéro 5.3.2.2.1 de l'Annexe A de l'ADR. Ils doivent être fixés l'un à l'avant de l'unité de transport et l'autre à l'arrière perpendiculairement à l'axe longitudinal de celle-ci. Ils doivent être bien visibles.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Les panneaux orange rétroréfléchissants doivent avoir une base de 400 mm et une hauteur de 300 mm; ils doivent porter un liséré noir de 15 mm. Les panneaux orange peuvent présenter au milieu une ligne noire horizontale avec une largeur de trait de 15 mm. Si la taille et la construction du véhicule sont telles que la surface disponible est insuffisante pour fixer ces panneaux orange, leurs dimensions peuvent être ramenées à 300 mm pour la base, 120 mm pour la hauteur et 10 mm pour le liséré noir.»

Le numéro d'identification du danger et le numéro ONU doivent être constitués de chiffres noirs de 100 mm de haut et de 15 mm d'épaisseur. Le numéro d'identification du danger doit être inscrit dans la partie supérieure du panneau et le numéro ONU dans la partie inférieure; ils doivent être séparés par une ligne noire horizontale de 15 mm d'épaisseur traversant le panneau à mi-hauteur. Le numéro d'identification du danger et le numéro ONU doivent être indélébiles et rester visibles après un incendie d'une durée de 15 minutes.

Art. 44.

1. Si un numéro d'identification du danger est indiqué dans la colonne (20) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR, les véhicules-citernes ou les unités de transport comportant une ou plusieurs citernes qui transportent des marchandises dangereuses doivent porter sur les côtés de chaque citerne ou de compartiment de citerne, parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule, de manière clairement visible, des panneaux de couleur orange identiques à ceux prescrits à l'article 43. Ces panneaux orange doivent être munis du numéro d'identification du danger et du numéro ONU prescrits respectivement dans les colonnes (20) et (1) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR pour chacune des matières transportées dans la citerne ou dans le compartiment de la citerne.

2. Si un numéro d'identification du danger est indiqué dans la colonne (20) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR, les unités de transport et les conteneurs transportant des marchandises dangereuses solides en vrac doivent porter sur les côtés de chaque unité de transport ou de chaque conteneur, parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule, de manière visible, des panneaux de couleur orange identiques à ceux prescrits à l'article 43. Ces panneaux orange doivent être munis du numéro d'identification du danger et du numéro ONU prescrits respectivement dans les colonnes (20) et (1) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR pour chacune des matières transportées en vrac dans l'unité de transport ou dans le conteneur.

Art. 45.

1. Les panneaux de couleur orange prescrits à l'article 43 ne sont pas obligatoires sur les véhicules-citernes ou les unités de transport comportant une ou plusieurs citernes qui transportent des matières des numéros ONU 1202, 1203 ou 1223 ou du carburant aviation classé sous les numéros ONU 1268 ou 1863. Toutefois, le véhicule-citerne ou l'unité de transport en question doit comporter à l'avant et à l'arrière les panneaux qui portent le numéro d'identification de danger et le numéro ONU de la matière transportée, qui a le point d'éclair le plus bas.

2. Pour les conteneurs transportant des marchandises dangereuses solides en vrac et pour les conteneurs-citernes, CGEM et citernes mobiles, les panneaux orange latéraux peuvent être remplacés par une feuille autocollante, une peinture ou tout autre procédé équivalent, à condition que le matériau utilisé à cet effet soit résistant aux intempéries et garantisse une signalisation durable. Dans ces conditions, les dispositions relatives à la résistance au feu ne sont pas applicables.

3. Pour les unités de transport qui ne transportent qu'une seule matière, les panneaux orange latéraux ne sont pas obligatoires lorsque ceux apposés à l'avant et à l'arrière sont munis du numéro d'identification de danger et du numéro ONU prescrits respectivement dans les colonnes (20) et (1) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR.

Art. 46.

Les prescriptions de la présente section sont également applicables aux citernes fixes ou démontables, aux conteneurs-citernes, CGEM et citernes mobiles et aux véhicules-batteries vides, non nettoyés et non dégazés, ainsi qu'aux véhicules et conteneurs pour le transport en vrac, vides, non nettoyés.

Les panneaux orange qui ne se rapportent pas aux marchandises dangereuses transportées, ou aux restes de ces marchandises, doivent être ôtés ou recouverts. Si des panneaux sont recouverts, le revêtement doit être total et rester efficace après un incendie d'une durée de 15 minutes.

Chapitre «VII.»[1]- Le véhicule et son équipement

Section 1. – Le genre des véhicules

Art. 47.

Le transport de marchandises dangereuses en colis doit être conforme aux dispositions du chapitre 7.2 de l'Annexe A de l'ADR.

Art. 48.

Le transport de marchandises dangereuses en vrac doit être conforme aux dispositions du chapitre 7.3 de l'Annexe A de l'ADR. Si aucun code ne figure dans la colonne (17) du tableau A du chapitre 3.2. de l'Annexe A de l'ADR, le transport en vrac n'est pas autorisé.

Art. 49.

Les citernes et récipients fixes ou démontables transportant des marchandises dangereuses, ainsi que leur équipement, doivent être conformes aux prescriptions de l'ADR concernant leur construction et leur utilisation. Ils doivent être soumis à des épreuves et à des contrôles périodiques conformément aux prescriptions de la Partie 6 de l'Annexe A de l'ADR, et pour ce qui est des citernes mobiles, aux prescriptions du numéro 4.2.4.2, ou pour ce qui est des autres citernes, à celles du numéro 4.3.5 de l'Annexe A de l'ADR.

Section 2. – L'équipement des véhicules

Art. 50.

1. Toute unité de transport doit être munie d'au moins un extincteur d'incendie portatif d'une capacité minimale de 2 kg de poudre ou de capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, apte à combattre un incendie du moteur ou de la cabine.

2. Les appareils supplémentaires suivants sont requis comme suit:

– pour les unités de transport ayant une masse maximale admissible supérieure à 7,5 tonnes, un ou plusieurs extincteurs d'incendie portatifs d'une capacité minimale totale de 12 kg de poudre ou de capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, et dont au moins un extincteur d'une capacité minimale de 6 kg;
– pour les unités de transport ayant une masse maximale admissible supérieure à 3,5 tonnes et inférieure ou égale à 7,5 tonnes, un ou plusieurs extincteurs d'incendie portatifs d'une capacité minimale totale de 8 kg de poudre ou de capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, et dont au moins un extincteur d'une capacité minimale de 6 kg;
– pour les unités de transport ayant une masse maximale admissible inférieure ou égale à 3,5 tonnes, un ou plusieurs extincteurs d'incendie portatifs d'une capacité minimale totale de 4 kg de poudre ou de capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent.

3. La capacité du ou des extincteurs prescrits sous 1. peut être déduite de la capacité minimale totale des extincteurs prescrits sous 2.

(…)[2]

Art. 51.

Les agents d'extinction des appareils portatifs mentionnés à l'article 50 ne doivent pas dégager des gaz toxiques, ni dans la cabine de conduite, ni sous l'influence de la chaleur d'un incendie.

Art. 52.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Les appareils doivent être munis d'un plombage qui permet de vérifier qu'ils n'ont pas été utilisés. En outre, ils doivent porter une marque de conformité apposée par un organisme reconnu d'un pays partie contractante de l'ADR. Les appareils doivent en outre être munis d'une inscription indiquant l'année et le mois de la limite de la validité du contrôle. Les extincteurs doivent être contrôlés au moins une fois par an par un organisme de contrôle de ces appareils agréé par le ministre ayant l'Inspection du Travail et des Mines dans ses attributions ou par les autorités compétentes du pays de leur établissement.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.
2 Supprimé par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

Art. 53.

Toute unité de transport transportant des marchandises dangereuses doit être munie:

– d'au moins une cale par véhicule, de dimensions appropriées au poids du véhicule et au diamètre des roues;
– de deux signaux d'avertissement autoporteurs, sous forme de cônes, de triangles réfléchissants ou de feux clignotants orange;
– d'un baudrier ou vêtement fluorescent approprié pour chaque membre de l'équipage;
– d'une lampe de poche pour chaque membre de l'équipage ne présentant aucune surface métallique susceptible de produire des étincelles;
– d'une protection respiratoire, lorsque celle-ci est prescrite aux termes des dispositions de la colonne (19) du tableau A du chapitre 3.2 de l'Annexe A de l'ADR;
– de l'équipement nécessaire pour prendre les mesures supplémentaires et spéciales indiquées dans les consignes écrites.

Chapitre «VIII.»[1] - Contrôles

Art. 54.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«1. La coordination des contrôles des transports de marchandises dangereuses par route à effectuer selon la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, telle qu'elle a été modifiée par la directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004, est assurée par la Commission de coordination prévue par le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 portant application de la directive modifiée n° 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, de la directive modifiée n° 95/50/CE précitée ainsi que des conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.»

2. Les organes de contrôles désignés par la loi du 09 avril 1986 relative aux 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, exercent les prérogatives leur attribuées en vertu des articles 4 et 5 de ladite loi de façon à permettre de compléter la liste de contrôle reprise en Annexe II du présent règlement.

3. Une proportion représentative des transports par route de marchandises dangereuses est soumise aux contrôles qui porteront en particulier sur la prévention et la détection des infractions graves reprises à l'article 55.

Les contrôles couvrent l'ensemble du réseau routier national, et sont effectués par sondage.

Les contrôles ne préjugent nullement des prérogatives légales des organes de contrôle mentionnés au paragraphe 2, et notamment de leur faculté d'effectuer des contrôles spécifiques.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Si dans un délai de deux ans des cas de récidive, notamment en relation avec des infractions graves prévues au premier paragraphe de l'article 55 sont constatés sur des unités de transport de marchandises dangereuses, les contrôles ci-avant peuvent être également effectués dans l'entreprise du propriétaire ou détenteur des véhicules concernés.» A cet effet, les personnes chargées des contrôles en vertu du paragraphe 2 ont accès aux locaux, terrains, moyens de transport, livres et documents professionnels des personnes et entreprises.

Art. 55.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«1. Sont considérées comme infractions graves entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques I de l'Annexe II de la directive 2004/112/CE portant adaptation au progrès technique de la directive 95/50/CE précitée:

– le transport de marchandises dangereuses interdites au transport;
– toute fuite de substances dangereuses;
– l'utilisation d'un mode de transport interdit ou d'un moyen de transport inapproprié;
– le transport en vrac dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état;

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

– le transport dans un véhicule dépourvu d'un certificat d'agrément;
– le fait que le véhicule n'est plus conforme aux normes d'agrément et présente un danger immédiat;
– l'utilisation de colis non agréés;
– le fait que l'emballage ne soit pas conforme à l'instruction d'emballage applicable;
– le non-respect des dispositions spéciales relatives à l'emballage en commun;
– le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage du chargement;
– le non-respect des règles régissant le chargement en commun de colis;
– le non-respect des degrés de remplissage autorisés des citernes ou des colis;
– le non-respect des dispositions limitant les quantités transportées par unité de transport;
– le transport de marchandises dangereuses sans indication de leur présence (documents, marquage et étiquetage des colis, placardage et marquage des véhicules);
– le transport sans aucun placardage ou marquage sur le véhicule;
– l'absence d'informations relatives à la substance transportée permettant de déterminer l'existence d'un risque de la catégorie I (numéro ONU, dénomination, groupe d'emballage);
– le fait que le conducteur ne détienne pas un certificat de formation professionnelle valide;
– l'utilisation de feu ou d'ampoules à nu;
– le non-respect de l'interdiction de fumer.

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions graves dont objet à l'alinéa précédent, ils sont en droit d'interdire au conducteur de continuer à circuler dans ces conditions et de lui enlever les clés de contact jusqu'à ce que les dispositions du présent règlement grand-ducal soient de nouveau respectées. Le véhicule peut également faire l'objet d'une immobilisation temporaire à appliquer au véhicule au moyen d'un système mécanique.

2. Sont considérées comme infractions entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques II de l'Annexe II de la directive 2004/112/CE précitée:
– le fait que l'unité de transport soit composée de plus d'une remorque/semi-remorque;
– le fait que le véhicule ne soit plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat;
– le fait que le véhicule ne transporte pas d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits;
– le fait que le véhicule ne transporte pas les équipements prescrits dans l'ADR ou dans les consignes écrites;
– le fait que les dates d'essai et d'inspection et les durées d'utilisation des colis, des GRV ou des grands emballages n'aient pas été respectées;
– le fait de transporter des emballages contenant des colis, des GRV et de grands emballages endommagés, ou des emballages vides, non nettoyés et endommagés;
– le transport de marchandise en colis dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état;
– le fait que des citernes n'aient pas été fermées convenablement;
– le transport d'un emballage combiné avec un emballage extérieur non convenablement fermé;
– un étiquetage, marquage ou placardage incorrect;
– l'absence de consignes écrites conformes à l'ADR, ou la présence de consignes écrites non pertinentes pour les marchandises transportées;
– le fait que le véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé.

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions dont objet à l'alinéa précédent, ils sont en droit de demander la mise en ordre sur les lieux mêmes du contrôle, dans la mesure du possible, ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours.

3. Sont considérées comme infractions entraînant un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques III de l'Annexe II de la directive 2004/112/CE précitée:
– le fait que la taille des panneaux ou des étiquettes, ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les panneaux ou les étiquettes ne soit pas réglementaire;
– le fait que certaines informations, autres que celles visées au seizième tiret du premier alinéa du paragraphe 1. ci-dessus, ne figurent pas dans les documents de transport;
– le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur.»

Art. 56.

1. Les conducteurs des unités de transport contrôlées reçoivent une attestation constatant l'opération de contrôle qui leur est remise par les fonctionnaires qui y ont procédé. Ce document correspond au modèle b) de l'Annexe II du présent règlement.

Lorsqu'un véhicule ou une unité de transport chargé de marchandises dangereuses est immobilisé en vue d'un contrôle, et que son conducteur exhibe ledit document attestant un contrôle antérieur effectué sur le véhicule ou l'unité de transport dans le cadre du même transport, il peut être renoncé à un nouveau contrôle, à moins d'une non-conformité apparente du véhicule ou de son chargement avec les dispositions de l'ADR.

2. Les contrôles ont lieu en des endroits qui ne préjudicient pas à la sécurité de la circulation, et qui permettent une mise en conformité des véhicules en infraction. Des prises d'échantillons des produits transportés ne sont effectuées qu'en cas de besoin et lorsqu'elles ne représentent pas de danger pour la sécurité. L'immobilisation d'un véhicule pour le temps d'un contrôle ne dépasse pas une durée raisonnable.

3. Les indications utiles des listes de contrôle utilisées lors des opérations de contrôle sont reprises sur le modèle a) de l'Annexe II du présent règlement. Le directeur-général de la police grand-ducale et le directeur des douanes et accises se chargent de la transmission annuelle du formulaire au ministre des Transports qui en saisira la Commission de coordination.

Art. 57.

La Commission de coordination assurera que les infractions graves ou répétées concernant des véhicules ou unités de transport immatriculés dans un autre Etat membre de l'Union Européenne soient communiquées à l'Etat membre d'immatriculation des véhicules et de l'Etat membre du lieu de chargement de l'unité de transport.

Elle établit par ailleurs un rapport annuel à l'adresse de la Commission Européenne comportant les indications reprises à l'article 9 de la directive modifiée 95/50/CE précitée. Le rapport correspond au modèle c) figurant à l'Annexe II du présent règlement.

Chapitre «IX.»[1]- Agrément emballages, réservoirs et véhicules

Art. 58.

La Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) est chargée de l'agrément des emballages, réservoirs et véhicules prévu par la Partie 6 de l'Annexe A et par la Partie 9 de l'Annexe B de l'ADR.

En vue des épreuves et autres modalités de la procédure d'agrément, la SNCH peut avoir recours à des organes spécialisés, agréés à ces fins sur sa proposition par le ministre en raison de leur compétence en matière de construction et d'épreuve des emballages prévus par l'ADR.

Les prestations à fournir en vue desdites épreuves et agrément sont à charge du fabricant ou de son représentant; elles sont facturées par la SNCH suivant un barème approuvé par le ministre.

Chapitre «X.»[1]- Dispositions diverses

Section 1. – Dispositions spéciales

Art. 59.

Les dispositions des accords qui sont conclus au titre du chapitre 1.5 de l'ADR et auxquels est partie le Grand-Duché de Luxembourg, sont également applicables aux transports nationaux.

Art. 60.

1. Les mesures transitoires prévues par les annexes de l'ADR sont d'application.

2. Les certificats de formation des conducteurs en cours de validité au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal restent valables jusqu'à la date de leur expiration.

Art. 61.

Un alinéa avec le libellé suivant est inséré entre les alinéas 2 et 3 de l'article 141 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité:

«Tout conducteur a l'obligation, à moins d'effectuer un dépassement, d'observer un intervalle qui est au moins de 50 m en agglomération et au moins de 100 m en-dehors des agglomérations par rapport aux véhicules et ensembles de véhicules munis de panneaux oranges prévus par le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.»

1 Renuméroté par le règlement grand-ducal du 1er mars 2007.

Section 2. – Pénalités

Art. 62.

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Les infractions aux dispositions des articles 3bis, 6bis, 6ter et 55, paragraphe 1. du présent règlement sont punies des peines prévues par l'article 6 de la loi du 9 avril 1986 relative aux 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.

Les infractions aux dispositions des articles 35 à 41 et 55, paragraphes 2. et 3. du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.»

En cas de refus ou d'obstruction d'accès à l'entreprise contrôlée conformément à l'article 54, paragraphe 3 de la part du propriétaire ou détenteur du véhicule concerné, celui-ci est puni des peines prévues à l'article 4 de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

Section 3. – Dispositions finales

Art. 63.

1. Le règlement grand-ducal modifié du 10 avril 1986 sur les transports par route de marchandises dangereuses est abrogé.

2. Le règlement ministériel du 30 juin 1982 sur l'instruction, l'examen et les cours de recyclage prévus pour l'obtention du certificat de formation spéciale ADR est abrogé.

3. Le règlement ministériel du 13 mai 1986 sur l'agrément des experts et les documents de bord spéciaux prévus pour le transport par route de marchandises dangereuses est abrogé.

Section 4. – Entrée en vigueur

Art. 64.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de la Justice, 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.

———

ANNEXE I

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«Nom ou raison sociale de l'expert agréé: . . . . . .

Adresse: . . . . . .

Numéro d'agrément: . . . . . .

Nom, prénom et fonction de l'agent ayant procédé aux opérations de contrôle: . . . . . .

ATTESTATION

de l'inspection d'un véhicule-citerne suivant les prescriptions de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) et du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

1. Demande de

Nom et adresse: . . . . . .

2. Véhicule

Propriétaire ou détenteur: . . . . . .

Nom et adresse: . . . . . .

N° d'immatriculation: . . . . . N° de châssis: . . . . . .

3. Citerne

a) Genre de citerne: . . . . . b) Constructeur: . . . . . .

c) N° de fabrication: . . . . . d) Année de construction:. . . . . .

e) Capacité: . . . . . litres, divisée en . . . . . sections

de . . . . . l, ... l,. . . . . l, ... l, ... l.

f) Surpression (uniquement pour citerne à pression): . . . . . bar

g) Pression d'épreuve: . . . . . bar h) Pression de calcul: . . . . . bar

4. Constat

4.1 Le réservoir a été contrôlé suivant les prescriptions de l'ADR et il est conforme pour le transport par route des marchandises dangereuses énumérées ci-après:

Numéro ONU et désignation	Classe	Code de classification	Groupe d'emballage	Code-citerne	Dispositions spéciales

4.2 Dispositions générales applicables aux citernes:

a) pare-chocs arrière;

b) fixation citerne-châssis;

c) protection contre les chocs (robinets et vannes);

d) protection des vannes contre usage intempestif;

e) exigence d'échelle(s), de passerelle(s) et de balustrades(s) pour le véhicule à remplissage par le haut.

5. Accessoires

L'examen des accessoires (robinetterie et appareils de sécurité, tuyauterie, pompes, compresseurs) donnait un résultat: . . . . . .

Dispositif contre l'électricité statique: . . . . . .

L'élimination des dangers dus aux charges produites par frottement des citernes en matière plastique renforcée donnait le résultat suivant: . . . . . .

Les mesures de la résistance en surface ou de la résistance de déchargement à la terre doivent être répétées le: . . . . . .

6. La citerne désignée ci-avant remplit / ne remplit pas / ne remplit pas entièrement / les conditions requises par l'ADR pour être admise au transport international de marchandises dangereuses par route en vigueur et applicables au Grand-Duché de Luxembourg.

7. Le contrôle périodique de la citerne doit se faire au plus tard le: . . . . . .

L'épreuve d'étanchéité et la vérification du bon fonctionnement de tout l'équipement doivent être effectuées au plus tard le: . . . . . .

8. Numéro d'agrément du prototype: . . . . . .

9. Date et mise hors service de la citerne (svt. Chapitre 1.6): . . . . . .

10. Documentation de base ayant servi à l'expert:

11. Observations:

12. Numéro de référence:

Vu et certifié conforme aux normes ADR

. . . . . ,

le . . . . . .

Signature de l'expert agréé»

ANNEXE II

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«CONTROLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE

en application de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, et des articles 54 à 57 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

1. Lieu de contrôle: . . . . . 2. Date: . . . . . 3. Heure: . . . . . .
4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule: . . . . . .
5. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation de la remorque/ semi-remorque: . . . . . .
6. Entreprise effectuant le transport/adresse: . . . . . .
7. Conducteur/Convoyeur: . . . . . .
8. Expéditeur, adresse, lieu du chargement[1] [2]: . . . . . .
9. Destinataire, adresse, lieu du chargement[1] [2]: . . . . . .
10. Quantité totale de marchandises dangereuses par unité de transport: . . . . . .
11. Limite de quantité ADR 1.1.3.6 dépassée ☐ oui ☐ non
12. Mode de transport ☐ en vrac ☐ colis ☐ citerne

Documents de bord

13.	Document de transport	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
14.	Consignes écrites	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
15.	Accord bilatéral/multilatéral/autorisation nationale	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
16.	Certificat d'agrément des véhicules	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
17.	Certificat de formation du conducteur	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet

Opération de transport

18.	Marchandise autorisée pour le transport	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
19.	Véhicules autorisés pour les marchandises transportées	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
20.	Dispositions relatives au mode de transport (en vrac, en colis, en citerne)	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
21.	Interdiction de chargement en commun	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
22.	Chargement, arrimage de la charge et manutention[3]	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
23.	Fuite de marchandises ou endommagement de colis[3]	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
24.	Numéro ONU colis/citerne[2] [3] (ADR 6)	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
25.	Marquage (ex. n° ONU) et étiquetage des colis (ADR 5.2)[2]	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
26.	Placardage des citernes/véhicules (ADR 5.3.1)	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet
27.	Marquage véhicule/unité de transport (panneau orange, température élevée) (ADR 5.3.2-3)	☐	contrôlé	☐	infraction relevée	☐ sans objet

1 Ne remplir que s'il y a un rapport avec une infraction.
2 A mentioner sous «remarques» pour les opérations de groupage de transports.
3 Contrôle des infractions apparents.

Equipements à bord

28.	Equipements de sécurité d'usage général indiqués dans l'ADR	□	contrôlé	□	infraction relevée	□ sans objet
29.	Equipements adaptés aux marchandises transportées	□	contrôlé	□	infraction relevée	□ sans objet
30.	Autres équipements indiqués dans les consignes écrites	□	contrôlé	□	infraction relevée	□ sans objet
31.	Extincteur(s) d'incendie	□	contrôlé	□	infraction relevée	□ sans objet
39.	Catégorie du risque le plus grave de l'infraction relevée	□	catégorie I	□	Catégorie II	□ catégorie III

40. Remarques: . . . . . .

41. Autorité/agent ayant effectué le contrôle: . . . . . »

———

ANNEXE II b)

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«DOCUMENT

constatant le contrôle effectué en application de l'article 4 de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, et des articles 54 à 57 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

1. Lieu de contrôle: . . . . . .

2. Date: . . . . . 3. Heure: . . . . . .

4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule: . . . . . .

5. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation de la remorque/semi-remorque: . . . . . .

6. Entreprise effectuant le transport/adresse: . . . . . .

7. Conducteur/convoyeur: . . . . . .

8. Autorité/agent ayant effectué le contrôle: . . . . . »

———

ANNEXE II c)

(Règl. g.-d. du 1er mars 2007)

«MODELE DE FORMULAIRE NORMALISE POUR L'ELABORATION DU RAPPORT A ADRESSER A LA COMMISSION CONCERNANT LES INFRACTIONS ET LES SANCTIONS

Pays: . . . . . Année: . . . . . .

Contrôle des transports de marchandises dangereuses par route

		Lieu d'immatriculation des véhicules[1]			
		Pays où a lieu le contrôle	Autre Etat membre de l'UE	Pays tiers	Nombre total
Nombre d'unités de transport contrôlées sur la base du contenu du chargement (et ADR)					
Nombre d'unités de transport non conformes à l'ADR					
Nombre d'unités de transport immobilisées					
Nombre d'infractions relevées, par catégorie de risques[2]	Catégorie de risques I				
	Catégorie de risques II				
	Catégorie de risques III				
Nombre de santions infligées, par catégorie de sanction	Avertissement				
	Amende				
	Autres				

Quantité totale estimée des marchandises dangereuses transportées par route:	. . . . . t	soit . . . . . t.km

1 Aux fins de la présente annexe, le pays d'immatriculation est celui de l'immatriculation du véhicule à moteur.

2 Lorsqu'il y a plusieurs infractions par unité de transport, seule la catégorie des risques les plus graves (comme indiqué au point 39 de l'annexe II) doit être appliquée.»

SIGNES DISTINCTIFS

Sommaire

Arrêté grand-ducal du 31 décembre 1955 concernant l'identification des véhicules de l'Armée 1031

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées (tel qu'il a été modifié) 1033

Règlement grand-ducal du 16 avril 2003 concernant et l'usage du signe distinctif particulier «médecin en service» . . 1039

Règlement grand-ducal du 6 avril 2013 concernant la création et l'usage d'un signe distinctif particulier «Presse» . . 1042

Règlement ministériel du 26 janvier 1984 concernant la création et l'usage d'un signe distinctif particulier «PRESSE SPORTIVE» 1043

Règlement ministériel du 24 mars 1988 concernant l'usage du signe distinctif «médecin de garde» 1044

Jurisprudence 1045

Arrêté grand-ducal du 31 décembre 1955 concernant l'identification des véhicules de l'Armée.[1]

(Mém. A - 3 du 16 janvier 1956, p. 25)

Art. 1er.

Sans préjudice des dispositions de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, l'identification des véhicules de l'Armée est régie par les prescriptions spéciales qui suivent.

Art. 2.

Les numéros d'immatriculation avant et arrière de ces véhicules doivent être précédés d'un signe distinctif spécial, formé d'un lion rouge sur fond rayé horizontalement bleu et blanc.

Art. 3.

Les véhicules transportant des officiers généraux peuvent être munis à l'avant et à l'arrière de symboles conventionnels appropriés et de fanions indiquant le grade militaire et la fonction de ces officiers.

Art. 4.

Les véhicules de l'Armée peuvent porter également des symboles d'identification tactique constitués par des barres, des figures géométriques, des lettres ou des noms, colorés ou non.

Art. 5.

Si l'autorité militaire impose une vitesse maximum à certains véhicules de l'Armée, des plaques indiquant la vitesse maximum permise pourront être fixées ou peintes sur la face arrière de ces véhicules.

Art. 6.

Les véhicules de la police militaire et du contrôle de la circulation militaire peuvent être signalés par des symboles conventionnels militaires.

Art. 7.

Les ambulances ainsi que tout autre véhicule réservé exclusivement au service médical et sanitaire de l'Armée doivent être signalés par l'emblème de la Croix-Rouge.

Art. 8.

Les garde-boue des véhicules des unités de destruction d'explosifs doivent être peints en rouge.

Art. 9.

Un fanion rouge fixé à un véhicule de l'Armée signifie «Danger».

Art. 10.

Tout élément ou groupe de véhicules circulant dans un convoi militaire peut être marqué par une désignation numérique ou alphabétique aux fins de faciliter le contrôle des mouvements.

Le premier véhicule d'un élément ainsi marqué peut être signalé par un fanion bleu, le dernier véhicule par un fanion vert.

Le véhicule du chef de l'élément portera un fanion noir et blanc du modèle ci-dessous:



La désignation numérique ou alphabétique mentionnée plus haut ne doit en aucun cas se confondre avec les autres signes d'identification.

1 Base légale: loi du 14 février 1955, concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et loi du 18 décembre 1914 concernant la protection des emblèmes de la Croix Rouge.

Art. 11.

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

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées,

(Mém. A - 35 du 13 mars 2003, p. 562)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 2 février 2015.

(Mém. A - 19 du 9 février 2015, p. 214)

Texte coordonné au 9 février 2015

Version applicable à partir du 13 février 2015

Art. 1er.

Il est créé une carte de stationnement pour personnes handicapées, dont le handicap induit une mobilité réduite.

Par handicapé au sens du présent règlement on entend

– les personnes incapables de faire seules et/ou de façon continue plus de 100 m,
– les personnes se déplaçant à l'aide de béquilles ou d'une chaise roulante,
– les aveugles.

La durée du handicap doit dépasser six mois, en vue de pouvoir donner lieu à l'établissement de la carte visée au premier alinéa. Dans le cas des personnes ne remplissant pas cette condition au moment de la demande en obtention de la carte, la procédure d'examen de la demande prévue à l'article 3 ci-après porte en outre sur la durée prévisionnelle du handicap.

Dans des cas exceptionnels, dûment justifiés par un grave handicap physique, le ministre des Transports peut délivrer une carte de stationnement à d'autres personnes que ceux visées par les critères énumérés ci-avant.

Art. 2.

(Règl. g.-d. du 2 février 2015)

«La carte de stationnement est délivrée par le ministre des Transports sur proposition d'un médecin-membre de la commission médicale prévue à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après désignée par commission médicale.»

Art. 3.

(Règl. g.-d. du 2 février 2015)

«La demande en obtention de la carte de stationnement visée à l'article 1er, doit être adressée au ministre des Transports qui la soumet à l'avis d'un médecin-membre de la commission médicale. Sans préjudice des dispositions de l'article 9, elle doit être accompagnée d'un certificat médical, conforme au modèle reproduit en annexe du présent règlement.

Lorsque la vérification des conditions d'obtention de ladite carte le requiert, le demandeur doit se soumettre à un examen médical à effectuer par un médecin-membre de la commission médicale. A cette fin, le ministre des Transports adresse quinze jours au moins avant le rendez-vous prévu pour l'examen médical une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un médecin de son choix. La convocation doit comporter une indication sommaire des raisons qui motivent ledit examen médical. Si l'intéressé ne comparaît pas à l'examen médical malgré deux convocations par lettre recommandée, la carte est refusée.

Si le demandeur est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité ou s'il a introduit une demande en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire, il peut être convoqué devant la commission médicale selon les dispositions prévues au paragraphe 2. de l'article 90 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, pour examiner si les infirmités ou troubles dont il souffre ne sont pas susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur.»

Art. 4.

La carte de stationnement se présente sous forme d'un carton de couleur bleu clair de 148 mm de large et de 106 mm de haut, le symbole du fauteuil roulant apparaissant en blanc sur un large fond de couleur bleu foncée.

La carte porte au recto:

– un numéro d'ordre;
– la date d'émission;
– la date d'expiration de sa validité;
– la signature du ministre des Transports ou de son délégué;
– le cachet du ministère des Transports.

Au verso de la carte figurent:

– le nom du titulaire;
– le prénom du titulaire;
– le lieu et la date de naissance du titulaire;
– la signature du titulaire;
– la photo d'identité du titulaire;
– les mentions suivantes: «Cette carte autorise son titulaire à bénéficier des facilités de stationnement offertes par l'Etat membre dans lequel il se trouve.» et «En cas d'utilisation, la carte doit être apposée à l'avant du véhicule, de telle manière que le côté recto soit clairement visible aux fins de contrôle.».

La carte est plastifiée, hormis l'endroit réservé au verso pour la signature du titulaire. Elle correspond au modèle reproduit en annexe.

Art. 5.

Le titulaire de la carte de stationnement est autorisé à apposer celle-ci au pare-brise du véhicule automoteur qu'il conduit ou dans lequel il se fait transporter.

De même, toute personne titulaire de cette carte qui est transportée dans un véhicule automoteur, est autorisée à l'apposer au pare-brise du véhicule, si elle a besoin de l'assistance du conducteur pour pouvoir se déplacer soit à pied, soit dans un véhicule d'infirme.

Toutefois, le titulaire ne doit faire usage de cette carte que sur des emplacements spécialement réservés aux véhicules susvisés par les signaux C,18 ou E,23 complétés par un panneau additionnel reproduisant le symbole du fauteuil roulant.

Art. 6.

La carte de stationnement est strictement personnelle.

Sa durée de validité ne peut pas dépasser cinq ans.

(Règl. g.-d. du 2 février 2015)

«Le renouvellement de la carte de stationnement intervient dans les conditions prévues à l'article 3. Toutefois, le renouvellement de la carte de stationnement dont le demandeur n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou qui n'a pas introduit une demande en obtention ou de renouvellement d'un permis de conduire, peut se faire sans autres formalités, s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

Toute carte de stationnement périmée doit être restituée sans délai au ministre.»

La carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé par le ministre des Transports, s'il est constaté à charge du titulaire ou du demandeur une utilisation non conforme aux dispositions du présent règlement, ou si le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires pour la délivrance de la carte.

Art. 7.

Les cartes de stationnement pour personnes handicapées établies par les Etats membres de l'Union Européenne, conformément à la Recommandation 98/376/CE du Conseil du 4 juin 1998 sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 8.

Une carte de stationnement pour personnes handicapées pourra également être sollicitée par les institutions et associations ayant à charge des personnes handicapées visées par la définition de l'article 1er.

(Règl. g.-d. du 2 février 2015) «La carte est délivrée à ces institutions et associations par le ministre des Transports dans les conditions suivantes:»

– l'institution ou l'association qui demande une carte de stationnement pour personnes handicapées doit être agréée comme établissement d'aide de soins en exécution des dispositions de la loi du 19 juin 1998 portant introduction d'une assurance dépendance;
– l'institution ou l'association doit avoir à charge, de façon régulière, plus de six personnes répondant aux critères de définition des personnes handicapées déterminés à l'article 1er précité;
– la validité de la carte est confinée au territoire du Grand-Duché de Luxembourg et son utilisation est limitée aux circonstances reprises à l'article 5; mention de cette limitation est faite sur les cartes de stationnement.

Art. 9.

Les signes distinctifs particuliers «handicapé physique» délivrés par le ministre des Transports avant l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal continuent à être reconnus au Grand-Duché de Luxembourg comme équivalents à la carte de stationnement jusqu'à l'expiration de leur validité. Ces signes distinctifs sont échangés sans autres formalités contre une carte de stationnement sur demande de leurs titulaires à condition pour ceux-ci de remettre ledit signe et la carte de légitimation afférente.

La carte de stationnement délivrée en échange d'un signe distinctif restitué est valable pour la durée de validité restante du signe distinctif.

Art. 10.

Les infractions aux prescriptions des articles 5, 6 et 9 du présent règlement seront punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 11.

Le règlement grand-ducal du 14 septembre 1999 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est abrogé.

Art. 12.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Famille, de la Solidarité Sociale et de la Jeunesse, Notre Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de la Santé et de la Sécurité Sociale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

———

(Règl. g.-d. du 2 février 2015)

«

CERTIFICAT MÉDICAL

Nom et prénom du requérant :

.....

N° Matricule :.....

Le requérant :

- est **incapable** de marcher de façon continue plus de 100 mètres : ❑ oui ❑ non

- **se déplace** avec : ❑ une canne ❑ des béquilles ❑ un cadre de marche/rolator ❑ un fauteuil roulant

- est **aveugle** ou gravement malvoyant malgré une correction optique optimale ❑ oui ❑ non

1. Antécédents et description détaillée du handicap justifiant l'obtention d'une carte de stationnement

2. Le handicap est définitif ❑ ou provisoire ❑

3. Le requérant est titulaire d'un permis de conduire ❑ non ❑ oui

Certificat établi par le Docteur: ..... le .....
(cachet et signature du médecin)

Demande pour l'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Département des transports
L-2938 Luxembourg

Je soussigné(e)

Nom et prénom :
.....

N° Matricule :

.....

Date de naissance :
.....

Adresse :
.....

.....

.....

N° téléphone :
.....

sollicite par la présente,

- ❑ une carte de stationnement pour personnes handicapées
- ❑ le renouvellement d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Je vous transmets au verso le certificat médical prévu à cet effet

Prière de joindre une photo d'identité récente à votre demande

Date : ..... 20……. Signature du requérant ou du tuteur :
.....

»


Carte de stationnement
pour personnes handicapées
Parkeringskort
Kartastaqmeush V
Tarjeta de estacionamiento
Parkausweis
Contrassegno di parcheggio
Parkeerkaart
Cartão de estacionamento
Pysäköintilupa
Parkeringstillstand
Parking card
N°:
Date d'émission:
Date d'expiration:
Délivré par:
Le Ministre des Transports
p.d.
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES


PHOTO
Cette carte autorise son titulaire à bénéficier des facilités de stationnement offertes par l'Etat membre dans lequel il se trouve.
En cas d'utilisation, la carte doit être apposée à l'avant du véhicule de telle manière que le côté recto soit clairement visible aux fins de contrôle.
Nom:
Prénom:
Lieu et date de naissance:
Signature du titulaire:

Règlement grand-ducal du 16 avril 2003 concernant l'usage du signe distinctif particulier «médecin en service».[1]

(Mém. A - 69 du 22 mai 2003, p. 1110)

Art. 1er.

Il est créé un signe distinctif particulier «médecin en service» conforme au modèle reproduit en annexe du présent règlement.

Ledit signe distinctif dont le modèle est reproduit en annexe, est constitué d'un support en carton plastifié de 20 cm de large sur 13 cm de haut. Il porte au recto, sur fond pourpre et en caractères noirs les indications suivantes:

– «Médecin en service»;
– le ou les canton(s) où le signe est valable;
– la durée de validité.

Il porte au verso, sur fond pourpre et en caractères noirs les indications suivantes:

– pour les signes délivrés aux médecins, le numéro de la carte de légitimation et pour les signes délivrés aux Conseils médicaux des cliniques et hôpitaux un numéro d'ordre;
– les nom et prénom du titulaire ou la désignation de l'hôpital ou de la clinique;
– la date d'émission;
– la signature du ministre des Transports ou de son délégué et le cachet du ministère des Transports.

Art. 2.

Ce signe est délivré par le ministre des Transports.

Il est délivré sur demande, aux médecins généralistes faisant partie du système de garde ainsi que, jusqu'à concurrence de 10 exemplaires par établissement, aux Conseils médicaux des cliniques et hôpitaux participant audit système de garde, après avis de l'Association des Médecins et Médecins-Dentistes (AMMD), et sur proposition du ministre de la Santé.

Il pourra en outre être délivré, sur demande à aviser par une commission spéciale instaurée auprès du ministère de la Santé, aux médecins et médecins-dentistes justifiant d'un besoin réel en dehors du cadre défini à l'alinéa qui précède. La commission se compose de deux représentants désignés par le ministre de la Santé, d'un représentant désigné par le ministre des Transports et de deux représentants de l'AMMD. Elle établit son règlement d'ordre intérieur.

Art. 3.

Le détenteur du signe distinctif «médecin en service» est autorisé, dans l'exercice de ses fonctions, à exposer ledit signe derrière le pare-brise du véhicule automoteur qu'il utilise à ces fins.

Art. 4.

Pour être valable,

– le signe distinctif délivré aux médecins doit être accompagné de la carte de légitimation délivrée par la Direction de la Santé et attestant l'autorisation du titulaire d'exercer l'art de guérir;
– le signe distinctif délivré aux Conseils médicaux des cliniques et hôpitaux doit être accompagné d'un certificat du Conseil médical attestant que le médecin qui en fait usage est affecté au système de garde dont l'hôpital ou la clinique de son affectation fait partie, et dont le modèle est reproduit en annexe du présent règlement.

Art. 5.

Le signe distinctif est délivré pour la même durée que la carte de légitimation dont la durée de validité est fixée à 5 ans. Le signe établi au nom d'un médecin est strictement personnel.

En ce qui concerne les signes délivrés aux hôpitaux et cliniques, il incombe au Conseil médical concerné de veiller à limiter l'utilisation dudit signe aux seuls besoins en relation avec le service.

Art. 6.

Le signe distinctif peut être retiré par le ministre des Transports ou son renouvellement refusé, s'il est constaté à charge du titulaire ou du demandeur une utilisation non conforme aux dispositions du présent règlement.

En cas de cessation des fonctions prévues à l'article 2, l'autorisation d'utiliser le signe distinctif perd sa validité de plein droit. Le signe distinctif doit être restitué sans délai au ministre des Transports.

Art. 7.

Les signes distinctifs particuliers «médecin en service» délivrés par le ministre des Transports avant l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal continuent à être valables jusqu'à l'expiration de leur validité. Ces signes sont échangés

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et notamment ses articles 3 et 7.

sans autres formalités contre un signe distinctif particulier conforme au modèle reproduit en annexe du présent règlement sur demande de leurs titulaires à condition pour ceux-ci de remettre l'ancien signe en leur possession.

Le signe distinctif particulier délivré en échange d'un signe distinctif restitué est valable pour la durée de validité restante du signe distinctif.

Art. 8.

Les infractions aux prescriptions des articles 3, 4, 5 et 6 sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, tel que cet article a été amendé par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines.

Art. 9.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de la Santé et de la Sécurité sociale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

———

CERTIFICAT

Hôpital / Clinique . . . . . .

Le Conseil Médical

Carte de légitimation No _____

Le Docteur . . . . . .

né(e) le . . . . . .

domicilié(e) à . . . . . .

est autorisé(e) à faire usage du signe distinctif «médecin en service» dans le cadre de ses fonctions au service de garde de l'hôpital / la clinique . . . . . .

conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du 16 avril 2003

concernant l'usage du signe distinctif particulier «médecin en service».

Fait à . . . . . , le . . . . . .

Pour le Conseil Médical, ...


MEDECIN
EN
SERVICE
CANTON(S)
VALABLE JUSQU'AU
LUXEMBOURG GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG GRAND-DUCHE DE LU
DE LUXEMBOURG GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG GRAND-DUCHE DE


AUTORISATION N°
TITULAIRE:
Luxembourg, le
Signature du MINISTRE DES TRANSPORTS
ou de son délégué

Règlement grand-ducal du 6 avril 2013 concernant la création et l'usage d'un signe distinctif particulier «Presse».[1]

(Mém. A - 75 du 22 avril 2013, p. 922; Rectificatif: Mém. A - 84 du 6 mai 2013, p. 988)

Art. 1er.

Il est créé un signe distinctif «PRESSE» qui est délivré par le ministre ayant les Transports dans ses attributions sur proposition du Conseil de Presse et conformément aux spécifications de l'annexe et de l'article 2 ci-après.

Le signe distinctif est nominatif et a une durée de validité correspondant à l'année civile indiquée ensemble avec le numéro d'ordre décrit à l'article 2 ci-après.

Sont seuls admis à faire usage de ce signe les journalistes professionnels et les journalistes professionnels stagiaires qui remplissent les conditions prévues à l'article 3 (6) de la loi modifiée du 8 juin 2004 sur la liberté d'expression dans les médias.

Art. 2.

Le signe distinctif visé à l'article 1er est constitué d'un carton large de 21 cm et haut de 10 cm portant sur un fond gris l'impression continue «Conseil de Presse» en caractère gris pâle et bleu clair. Il est bordé des couleurs nationales luxembourgeoises et barré de ces mêmes couleurs dans le coin supérieur gauche. Il porte superposées les inscriptions «PRESSE» à caractère de 2,5 cm en surimpression noire et «JOURNALISTE PROFESSIONNEL» à caractère de 0,6 cm en surimpression rouge sur un fond blanc. Dans le coin supérieur gauche figure un pictogramme qui est le logo du Conseil de Presse.

Le signe distinctif porte en plus un numéro d'ordre qui doit correspondre à celui de la carte de presse de journaliste professionnel voire à celui de la carte de presse de journaliste professionnel stagiaire de son titulaire, prévues par le règlement grand-ducal du 8 décembre 2010 portant création d'une carte de presse de journaliste professionnel et d'une carte de presse de journaliste professionnel stagiaire.

Art. 3.

Le titulaire de l'autorisation individuelle visée à l'article 2 peut, en étant en mission journalistique, apposer le signe distinctif au pare-brise du véhicule automoteur qu'il utilise.

Les personnes faisant usage du signe distinctif doivent exhiber sur réquisition leur carte de journaliste respective.

Art. 4.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre des Communications et des Médias sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial avec l'annexe qui en fait partie intégrante.

Annexe



1 Base légale : Loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et notamment son article 3; Loi modifiée du 8 juin 2004 sur la liberté d'expression dans les médias.

Règlement ministériel du 26 janvier 1984 concernant la création et l'usage d'un signe distinctif particulier «PRESSE SPORTIVE».[1]

(Mém. A - 8 du 3 février 1984, p. 102)

Texte coordonné au 18 septembre 2001

Version applicable à partir du 1er janvier 2002

Art. 1er.

Il est créé un signe distinctif «PRESSE SPORTIVE» qui est délivré par le Ministre des Transports sur proposition de l'Association Luxembourgeoise de la Presse Sportive.

Art. 2.

Ce signe distinctif est constitué d'un carton aux couleurs nationales rouge, blanc, bleu, large de 23 cm et haut de 11 cm, portant sur fond blanc l'impression continue «Grand-Duché de Luxembourg» en caractères gris pâle. Il porte superposées en surimpression noire les inscriptions «PRESSE SPORTIVE» et «uniquement valable pour manifestations sportives», et il est muni du cachet du Ministère des Transports.

Le signe distinctif porte en plus un numéro d'ordre qui doit correspondre à celui de l'autorisation individuelle octroyée par le Ministre des Transports.

Art. 3.

Le titulaire de l'autorisation individuelle visée à l'article 2 peut apposer le signe distinctif au pare-brise du véhicule automoteur qu'il utilise.

Les personnes faisant usage du signe distinctif doivent exhiber sur réquisition leur titre d'affiliation à l'Association Luxembourgeoise de la Presse Sportive.

Art. 4.

Tout usage abusif du signe distinctif «PRESSE SPORTIVE» est puni d'une amende de «100 à 250 euros»[2] et d'un emprisonnement d'un jour à sept jours ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive, l'amende sera de «250 euros»[2].

Art. 5.

L'arrêté ministériel du 15 juin 1960 concernant la création et l'usage d'un signe distinctif particulier «PRESSE SPORTIVE» est abrogé.

Art. 6.

Le présent arrêté sera publié au Mémorial.

---

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

2 Tel que modifié implicitement par la loi du 13 juin 1994 (Mém. A – 59 du 7 juillet 1994, p. 1096) et par la loi du 1er août 2001 (Mém. A – 117 du 18 septembre 2001, p. 2440).

Règlement ministériel du 24 mars 1988 concernant l'usage du signe distinctif «médecin de garde».[1]

(Mém. A - 15 du 12 avril 1988, p. 186)

Art. 1er.

Il est créé un signe distinctif particulier «médecin de garde».

Ce signe de couleur blanche est constitué d'un carton d'une largeur de 40 cm et d'une hauteur de 8 cm. Il porte en lettres rouges l'inscription «Médecin de garde» ainsi qu'en noir l'inscription «Ministère de la Santé» et le cachet du Ministère de la Santé.

Art. 2.

Il existe deux modèles de ce signe. Le modèle portant les inscriptions précitées en caractères normaux doit être apposé dans la lucarne arrière. Le modèle portant les mêmes inscriptions en caractères inversés doit être apposé derrière le pare-brise du véhicule.

Art. 3.

L'usage du signe distinctif est réservé au médecin assurant dans le secteur «Santé 1», tel que ce secteur est déterminé par le Ministère de la Santé, le service de remplacement des médecins généralistes qui fonctionne dans le cadre général du service médical d'urgence.

L'usage du signe est limité aux déplacements effectués dans l'exercice des fonctions que demande le service de remplacement dont question à l'alinéa qui précède.

Art. 4.

Pour être valable le signe distinctif doit être accompagné d'une carte de légitimation délivrée par le directeur de la Santé et mentionnant

- les nom et prénoms du médecin bénéficiaire;
- la marque et le numéro d'immatriculation du véhicule muni du signe;
- la période d'utilisation autorisée.

Art. 5.

Les infractions aux dispositions du présent règlement seront punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 6.

Le présent règlement sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le 15 avril 1988.

---

1 Base légale: loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

JURISPRUDENCE

Règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

1. Carte de stationnement – conditions d'obtention – canne anglaise – définition – béquille (non) – r. g.-d. du 31 janvier 2003, art. 1er

Si la canne anglaise est une forme relativement moderne de la canne, pratique comme permettant un appui sur l'avant-bras, l'instrument (unique) (…) ne saurait être assimilé à une paire de béquilles (au pluriel), circonstance exigée par le règlement et que ce même texte, par rapport à la gravité de l'affectation de la santé motrice, assimile à une chaise roulante.

CA 29-11-2005 (19734C)

2. Carte de stationnement – conditions d'obtention – conditions alternatives (oui) – conditions cumulatives (non) - r. g.-d. du 31 janvier 2003, art. 1er

Pour pouvoir bénéficier d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, le demandeur doit rapporter la preuve qu'il est incapable de faire seul et/ou de façon continue plus de 100 mètres, qu'il se déplace à l'aide de béquilles ou d'une chaise roulante, respectivement qu'il est aveugle, les conditions sus-énoncées étant alternatives et non pas cumulatives.

TA 25-04-2013 (27505a)

3. Carte de stationnement – conditions d'obtention – notion d'handicap – déplacement – usage ou non d'une aide mécanique - r. g.-d. du 31 janvier 2003, art. 1er

En ce qui concerne la deuxième hypothèse d'handicap y définie par le déplacement à l'aide de béquilles ou d'une chaise roulante, il y a lieu d'admettre que la ratio legis de cette disposition implique qu'elle vise les cas où une personne ne peut plus accomplir les mouvements de la marche sans une aide mécanique, mais non pas les cas où une personne fait usage d'une aide mécanique pour la faire supporter une partie de son poids afin de faciliter les mouvements de la marche qu'elle peut encore accomplir, sur une distance plus ou moins grande, de manière autonome, ce dernier cas étant plutôt visé par la première hypothèse d'handicap relative à l'incapacité de se déplacer seul, avec ou sans une telle aide mécanique, sur une distance de 100 mètres.

TA 16-03-2005 (17368a)

ASSURANCES

Sommaire

Loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (telle qu'elle a été modifiée) 1047

Règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (tel qu'il a été modifié) 1056

Jurisprudence 1064

Loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs,

(Mém. A - 62 du 8 mai 2003, p. 1030; doc parl. 5030)

modifiée par:

Loi du 1er juin 2007

(Mém. A - 91 du 13 juin 2007, p. 1776; doc. parl. 5653; Dir. 2005/14)

Loi du 18 septembre 2007

(Mém. A - 180 du 27 septembre 2007, p. 3348; doc. parl. 5366; Dir. 1999/37 et 2003/127)

Loi du 21 décembre 2012.

(Mém. A - 276 du 28 décembre 2012, p. 4334; doc. parl. 6424)

Texte coordonné au 28 décembre 2012

Version applicable à partir du 1er janvier 2013

PARTIE I. - Définitions

Art. 1er.

Au sens de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution, on entend par:

a) «véhicules»: les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Sont assimilées aux véhicules, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule en vue du transport de personnes ou de choses et qui seront déterminées par un règlement grand-ducal;

b) «assurés»: les personnes dont la responsabilité civile est couverte conformément aux dispositions de la présente loi;

c) «personnes lésées»: les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit;

d) «entreprise d'assurances»: une entreprise ayant reçu l'agrément administratif conformément à l'article 6 ou à l'article 23 paragraphe 2 de la directive 73/239/CEE et autorisée à opérer dans la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs;

e) «entreprise d'assurances autorisée»: toute entreprise d'assurances autorisée à opérer au Grand-Duché de Luxembourg dans la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs;

f) «entreprise d'assurances établie»: toute entreprise luxembourgeoise telle que définie à l'article 25 point 1 littera h) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances et agréée pour la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs et toute succursale d'une entreprise étrangère telle que définie à l'article 25 point 1 littera k) de la même loi et agréée ou autorisée à opérer au Grand-Duché de Luxembourg dans la même branche d'assurances;

g) «le Bureau»: le Bureau luxembourgeois des assureurs contre les accidents d'automobiles visé par l'article 24;

h) «assureur»: toute entreprise d'assurances autorisée ainsi que le Bureau;

i) «Etat membre»: un Etat membre de l'Union Européenne;

j) «Pays tiers»: tout pays non membre de l'Union Européenne;

k) «Pays tiers adhérant au système de la carte verte»: pays tiers dont le bureau d'assurance, au sens de l'article 1er, paragraphe 3 de la directive 72/166/CEE a adhéré au système de la carte verte;

(Loi du 1er juin 2007)

«l) «Territoire où le véhicule a son stationnement habituel»:

– le territoire de l'Etat où le véhicule est immatriculé de manière permanente ou temporaire;

ou

– dans le cas où il n'existe pas d'immatriculation pour un genre de véhicule, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurances ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'Etat où cette plaque ou signe distinctif sont délivrés;

ou

– dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'Etat du domicile du détenteur;

ou

– dans le cas où le véhicule est dépourvu de plaque d'immatriculation ou porte une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule et qu'il a été impliqué dans un accident, le territoire de l'Etat dans lequel l'accident a eu lieu, aux fins du règlement du sinistre par un bureau national d'assurance conformément à l'article 2 paragraphe 2 premier tiret de la directive 72/166/CEE ou par un fonds de garantie conformément à l'article 1er paragraphe 4 de la directive 84/5/CEE;»

m) «Représentant chargé du règlement des sinistres»: toute personne résidant ou établie au Grand-Duché de Luxembourg, désignée par une entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg pour traiter et régler les préjudices:

– subis par une personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg

et

– résultant d'un accident survenu dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg ou dans un pays tiers adhérant au système de la carte verte

et

– causés par un véhicule ayant son stationnement habituel dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg et assuré par cette entreprise;

n) «Acte de terrorisme»: opération violente organisée et perpétrée à des fins ou pour des raisons idéologiques, politiques, économiques ou ethniques, exécutée individuellement ou par un ou plusieurs groupes de personnes agissant de leur propre chef pour le compte ou en relation avec une ou plusieurs organisations dans l'intention d'impressionner un gouvernement et/ou de semer la peur parmi toute ou partie de la population;

o) «le Fonds»: le Fonds de Garantie Automobile tel que visé par l'article 15.

PARTIE II. - De l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Chapitre 1er.- De l'obligation d'assurance

Art. 2.

1. Les véhicules ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus.

Un règlement grand-ducal pourra exempter de l'obligation de l'assurance certains véhicules considérés comme ne présentant guère de danger.

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances autorisée.

2. Les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation au Grand-Duché de Luxembourg à la condition que le Bureau tel que visé à l'article 24 assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés au Luxembourg par ces véhicules.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités d'admission de ces véhicules à la circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

3. Lorsque, pour des conducteurs de véhicules ayant leur stationnement habituel dans les pays étrangers déterminés par règlement grand-ducal, le port du certificat international d'assurance n'est pas exigé, les obligations du Bureau telles que visées au point 2 du présent article sont maintenues même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Art. 3.

Dans les limites et d'après les modalités prévues par les conventions internationales conclues et à conclure, les véhicules appartenant à une organisation internationale, à un Etat étranger, à un pays membre d'un Etat fédéral, à une autorité publique ou une personne morale d'intérêt public relevant d'un Etat étranger, seront admis à la circulation sur le territoire luxembourgeois sans qu'une assurance ait été conclue, à condition que les organisations ou Etats concernés reconnaissent la juridiction luxembourgeoise et désignent l'autorité ou l'organisme susceptible d'être assigné devant les tribunaux luxembourgeois et chargé de réparer le dommage dans les conditions où l'Etat luxembourgeois serait tenu, s'il s'agissait de ses propres véhicules.

Chapitre 2.- Du contenu du contrat

Art. 4.

Tout contrat d'assurance conclu en exécution de la présente loi est réputé de plein droit couvrir, à l'égard de la personne lésée, tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

Art. 5.

1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée.

2. L'assurance doit comprendre l'indemnisation des dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution. Elle doit comprendre les dommages causés aux personnes transportées, à quelque titre que ce soit, par le véhicule ayant occasionné le dommage.

Les biens transportés par le véhicule peuvent être exclus de l'assurance.

3. L'assurance doit couvrir les dommages causés en territoire étranger par un véhicule ayant son stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg, conformément à la loi du pays de survenance du sinistre.

Un règlement grand-ducal détermine la liste des Etats sur le territoire desquels l'assurance doit accorder couverture.

4. L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule par l'article 1er littera a) ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

5. Sont exclus de la garantie les dommages corporels et matériels résultant des effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation, de contamination provenant de la transmutation d'atomes ou de radioactivité, ainsi que des effets de radiations provoquées par l'accélération artificielle de particules nucléaires.

Art. 6.

(Loi du 1er juin 2007)

«La garantie doit être accordée dans les limites et aux conditions déterminées par règlement grand-ducal.»

Art. 7.

1. L'entreprise d'assurance et le Bureau sont subrogés dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la détention ou la conduite du véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire ou du détenteur.

2. Un règlement grand-ducal détermine les exclusions du bénéfice de l'indemnisation.

3. Un règlement grand-ducal peut fixer les modalités et limites dans lesquelles le contrat d'assurance peut prévoir une contribution personnelle de l'assuré au règlement du dommage. Dans ce cas, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

4. Un règlement grand-ducal peut prescrire que l'assureur aura un recours contre l'assuré, lorsque le nombre de personnes transportées a excédé celui des places inscrites sur la carte d'immatriculation ou en cas de transport de personnes sur des places non inscrites.

Art. 8.

1. On ne peut déroger, par convention entre particuliers, aux dispositions de la présente loi, sauf si cette faculté résulte de la disposition même.

2. Un règlement grand-ducal fixe les dispositions impératives auxquelles doivent satisfaire les contrats d'assurance ainsi que les dispositions supplétives applicables à défaut de convention contraire entre parties.

Chapitre 3.- Du règlement des dommages

Art. 9.

1. L'assureur ou le représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de présenter à toute personne lésée dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cette dernière a présenté sa demande d'indemnisation:

– soit une offre d'indemnisation motivée, dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et où le dommage a été quantifié;
– soit une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande dans les cas où la responsabilité est rejetée ou n'a pas été clairement établie ou lorsque le dommage n'a pas été entièrement quantifié.

2. La personne lésée doit adresser sa demande d'indemnisation à l'assureur ou au représentant chargé du règlement des sinistres dans une des langues officielles du Grand-Duché de Luxembourg. L'assureur ou le représentant chargé du règlement des sinistres doit formuler son offre d'indemnisation ou sa réponse motivée telles que visées au point 1 dans la même langue que celle dans laquelle la demande d'indemnisation lui a été adressée.

Art. 10.

1. Dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et que le dommage a été quantifié et à défaut par l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres d'avoir présenté une offre dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande d'indemnisation lui a été présentée, des intérêts au taux d'intérêt légal luxembourgeois sont dus de plein droit dès l'expiration du délai de trois mois sur le montant de l'indemnisation offerte ou octroyée par le juge à la personne lésée.

2. Dans les cas où la responsabilité est rejetée ou n'a pas été clairement établie ou lorsque le dommage n'a pas été entièrement quantifié et à défaut par l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres d'avoir donné une réponse motivée dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande d'indemnisation lui a été présentée, toute personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg est en droit de présenter sa demande d'indemnisation au Fonds.

3. A défaut par une entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg d'avoir désigné un représentant chargé du règlement des sinistres, toute personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg est en droit de présenter sa demande d'indemnisation directement au Fonds.

Ce droit lui est refusé si elle a présenté une demande d'indemnisation directement à l'entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg et que celle-ci lui ait présenté une offre d'indemnisation ou une réponse motivée dans un délai de trois mois à compter de la présentation de la demande.

4. Les personnes lésées ne peuvent pas présenter une demande d'indemnisation au Fonds si elles ont engagé une action en justice directement à l'encontre de l'entreprise d'assurances ayant assuré la responsabilité civile du véhicule ayant causé l'accident.

5. Le Fonds intervient dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la personne lésée lui a présenté une demande d'indemnisation, mais cesse d'intervenir si l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres a, par la suite, donné une réponse motivée à la demande.

Art. 11.

S'il y a plusieurs personnes lésées et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des personnes lésées contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à une personne lésée une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres personnes lésées que jusqu'à concurrence du restant de la somme assurée.

Chapitre 4.- De la cessation de la garantie

Art. 12.

1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée à l'autorité ou à la personne désignée par le Gouvernement.

2. Les obligations de l'entreprise d'assurances autorisée à l'égard de la personne lésée subsistent pour les sinistres survenus avant l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification prévue au paragraphe précédent; ce délai ne peut prendre cours avant le jour qui suit la fin du contrat ou de la garantie.

3. Toutefois, ces obligations cessent de plein droit, sans notification, en ce qui concerne les sinistres survenant:

a) après l'entrée en vigueur d'une nouvelle assurance couvrant le même risque;

b) après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit l'échéance du terme prévu par un contrat d'assurance, souscrit conformément à la présente loi;

c) après l'expiration du terme pour lequel a été émis un certificat international d'assurance, lorsque l'obligation assumée par le Bureau, conformément à l'article 2 point 2 est subordonnée à l'existence de ce certificat.

Art. 13.

1. Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, en cas de transfert de propriété du véhicule, les stipulations du contrat qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance par le seul effet de transfert sont opposables à la personne lésée.
2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert de la carte d'immatriculation, - ou du document en tenant lieu, - établie au nom de l'ancien propriétaire, l'entreprise d'assurances de l'ancien propriétaire reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12.

Art. 14.

Par dérogation aux articles 12 et 13, lorsqu'un véhicule fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire, en propriété ou en location, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance ou de la suspendre par le seul effet de la réquisition, sont de plein droit opposables à la personne lésée, dès la prise en charge effective par l'autorité qui a pris la mesure de réquisition.

Par le seul fait de la prise en charge, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu, couvre elle-même la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu.

PARTIE III. - Le Fonds de Garantie Automobile

Art. 15.

Le «Fonds de Garantie Automobile» ci-après dénommé le «Fonds», regroupe obligatoirement toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1er littera e).

Le Fonds est doté de la personnalité civile.

Art. 16.

Le Fonds a pour mission, dans les limites et aux conditions déterminées par règlement grand-ducal:

1. de réparer les préjudices causés par un véhicule non identifié:
   – à une personne lésée du fait d'un accident survenu sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg

   ou

   – à une personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg du fait d'un accident survenu dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg;

(Loi du 1er juin 2007)

2. «de réparer les préjudices résultant d'un accident dont la responsabilité civile à laquelle il donne lieu n'est couverte ni par une assurance conforme à la présente loi ni par un bureau national d'assurance au sens de l'article 1er paragraphe 3 de la directive 72/166/CEE
   – si l'accident est survenu au Grand-Duché de Luxembourg et qu'il n'est pas pris en charge par le fonds de garantie de l'Etat membre qui est l'Etat de situation du risque au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances

   ou

   – si l'accident est survenu sur le territoire d'un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg et a été causé par un véhicule dont le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat de situation du risque au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;

2-1. de réparer les préjudices résultant d'un accident causé au Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule exempté de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 4 points a) et b) du règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la présente loi ou de l'article 4 point b) de la Directive 1972/166/CEE;»

3. de réparer les préjudices causés à une personne lésée résidant au Grand-Duché du fait d'un accident:
   – causé par un véhicule ayant son stationnement habituel dans un Etat membre de l'Union Européenne ou par un véhicule de pays tiers visés par les articles 6 et 7 de la directive 72/166/CEE

   et

   – survenu sur le territoire d'un Etat membre ou d'un pays tiers adhérant au système de la carte verte

   à condition que l'entreprise d'assurances couvrant la responsabilité civile de ce véhicule n'a pas pu être identifiée dans un délai de deux mois après l'accident;

4. d'indemniser les personnes lésées du fait d'un accident causé par un véhicule sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en cas d'insolvabilité établie de l'entreprise d'assurances de ce véhicule;

5. de prendre en charge l'indemnisation d'une personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg du fait d'un accident causé sur le territoire de l'Union Européenne ou d'un pays tiers adhérant au système de la carte verte par un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire de l'Union Européenne:
   a) si dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle elle a présenté à l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident ou à son représentant chargé du règlement des sinistres une demande d'indemnisation, l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres n'a pas donné de réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande,

      ou

   b) si l'entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg du véhicule ayant causé l'accident n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres au Grand-Duché de Luxembourg conformément à l'article 4 de la directive 2000/26/CE;

(Loi du 21 décembre 2012)

«5bis. de prendre en charge l'indemnisation d'une personne lésée du chef d'un véhicule terrestre automoteur dans un accident survenu sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, qui répond à un des critères suivants:

a) être âgée de moins de douze ans, ou

b) être âgée d'au moins soixante-quinze ans, ou

c) quel que soit son âge, être titulaire, au moment de l'accident, d'un titre lui reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 pour cent,

pour autant que la responsabilité entière puisse lui être reprochée en application des dispositions qui régissent la responsabilité civile telles qu'elles figurent au Code civil.

Toutefois, la personne lésée n'est pas indemnisée si elle a conduit elle-même, au moment de l'accident, un véhicule terrestre automoteur ou si l'accident résulte de sa faute intentionnelle.

Les modalités d'application du présent point sont déterminées par règlement grand-ducal.»

(Loi du 1er juin 2007)

6. «d'informer sur demande, et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un Etat membre et survenu au cours des sept dernières années:

a) du nom et de l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident,

b) du numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule,

c) du nom et de l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres de cette entreprise d'assurances dans l'Etat de résidence de la personne lésée si la personne lésée réside au Grand-Duché de Luxembourg ou si le véhicule ayant causé l'accident a son stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg ou si l'accident est survenu au Grand-Duché de Luxembourg.

Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa, le nom et l'adresse du propriétaire ou du détenteur déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations.»

Art. 17.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités de fonctionnement et de financement du Fonds.

Le Fonds est soumis à la surveillance du Gouvernement par l'intermédiaire d'un commissaire de gouvernement désigné à cette fin.

Art. 18.

(Loi du 21 décembre 2012)

«Les articles 19 à 22 sont seulement applicables lorsque le Fonds agit dans le cadre des missions définies aux points 1, 2, 3, 4 et 5bis de l'article 16 de la présente loi.»

Art. 19.

La personne lésée qui est en droit d'être indemnisée des suites d'un accident par un organisme de la sécurité sociale ou par son employeur, en vertu de dispositions légales, ne peut faire valoir de prétentions à l'égard du Fonds que dans la mesure où ses droits contre l'auteur responsable ne passent pas à l'organisme de la sécurité sociale en question ou à l'employeur.

Cependant les organismes de la sécurité sociale et les employeurs ne peuvent exercer de recours contre le Fonds.

Si, en vertu d'une assurance dommage ou de responsabilité, des indemnités sont allouées à la personne lésée, le Fonds n'est tenu qu'au paiement de la différence entre le montant total du dommage et les indemnités allouées.

Les assureurs dommages ou de responsabilité n'ont aucun droit de subrogation contre le Fonds pour le dommage qu'ils ont pris en charge.

Art. 20.

Aucune reconnaissance de responsabilité, aucune transaction, aucune fixation de dommage intervenue entre les personnes lésées et le civilement responsable n'est opposable au Fonds.

Art. 21.

Le Fonds peut être appelé en cause et a le droit d'intervenir devant les juridictions répressives, en tout état de cause et même en instance d'appel, aux fins de voir statuer sur les prestations auxquelles il peut être tenu.

Dans la mesure de ses prestations le Fonds est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident ou son entreprise d'assurances. Pour l'exercice de ces droits, le Fonds peut se constituer partie civile devant les juridictions répressives.

Art. 22.

(Loi du 21 décembre 2012)

«1. Tout sinistre devant donner lieu à l'intervention du Fonds conformément aux points 1, 2, 3, 4 et 5bis de l'article 16 de la présente loi doit lui être dénoncé dans les trois ans, à peine de forclusion, à moins que la personne lésée ne prouve qu'elle a été dans l'impossibilité physique ou morale de faire cette dénonciation dans le délai prescrit.»

2. Toute action récursoire du Fonds sera prescrite après trois ans à compter du règlement effectué par le Fonds en conformité des dispositions de la présente loi.

3. Dans les affaires portées devant les juridictions répressives, le ministère public est tenu d'informer le Fonds de l'ouverture de l'instruction, de l'inviter à prendre inspection des dossiers dès la clôture de l'instruction et de lui faire tenir une copie de la citation à l'audience notifiée aux prévenus.

Art. 23.

1. Toute entreprise d'assurances autorisée membre du Fonds est tenue de fournir les informations dont le contenu et les modalités sont fixés par règlement grand-ducal au gestionnaire de la banque de données des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs.

Ces informations doivent être conservées par le gestionnaire de cette banque de données pendant une période à déterminer par règlement grand-ducal.

2. Toute entreprise d'assurances établie membre du Fonds est en outre tenue de fournir au Fonds les noms, prénoms et adresses des représentants chargés du règlement des sinistres nommés en application de l'article 301 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.

PARTIE IV. - Des autres organismes

Chapitre 1er.- Le Bureau

Art. 24.

1. Toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1er littera e) sont obligatoirement réunies dans un Bureau, qui a pour mission de régler les dommages causés au Grand-Duché de Luxembourg par des véhicules visés à l'article 2 point 2.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de fonctionnement du Bureau.

3. Le Bureau jouit de la personnalité civile dès la publication de ses statuts au Mémorial. Il revêt la forme d'une association sans but lucratif et est soumis à la législation régissant les associations sans but lucratif sans préjudice des dispositions du point 2 ci-dessus.

Art. 25.

1. Le Bureau est soumis à la surveillance du Gouvernement par l'intermédiaire d'un commissaire de gouvernement désigné à cette fin.

2. Les entreprises d'assurances autorisées sont solidairement tenues de verser à ce Bureau les sommes nécessaires pour l'accomplissement de sa mission et pour assurer ses frais de fonctionnement.

Chapitre 2.- Le pool des risques aggravés

Art. 26.

1. Il est créé un organisme dénommé «le pool des risques aggravés» ayant pour objet la répartition parmi toutes les entreprises d'assurances autorisées des risques jugés trop graves pour être supportés par une seule d'entre elles. Toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1er littera e) y adhèrent obligatoirement. Les modalités de fonctionnement de cet organisme sont fixées par règlement grand-ducal.

2. Le pool des risques aggravés est soumis à la surveillance du Gouvernement par l'intermédiaire d'un commissaire de gouvernement désigné à cette fin.

PARTIE V. - Des sanctions et peines

Art. 27.

Les infractions aux dispositions des articles 9 et 23 peuvent être frappées par des sanctions prévues à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.

Art. 28.

1. Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à «trois ans»[1] et d'une amende de «500 à 10.000 euros»[1], ou d'une de ces peines seulement.

2. Est puni des peines prévues au point 1 quiconque organise des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse ou y participe, sans être couvert par l'assurance spéciale prévue à l'article 32.

Art. 29.

Les articles 13, 14 et 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques sont applicables aux infractions prévues à l'article qui précède.

Art. 30.

Ceux qui auront frauduleusement amené le Fonds à fournir une indemnisation qui n'était pas due ou qui n'était due qu'en partie, seront punis d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de deux cent cinquante et un à cinq mille euros ou d'une de ces peines seulement, à moins qu'une peine plus forte ne résulte d'une autre disposition légale.

La tentative de ce délit sera punie d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de deux cent cinquante et un à trois mille euros ou d'une de ces peines seulement.

PARTIE VI. - Dispositions diverses

Art. 31.

La délivrance de la carte d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er littera e).

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin et à défaut d'un nouveau contrat, le titulaire de la carte d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de la restituer à l'autorité désignée par le Gouvernement, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Art. 32.

L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules est soumise à une autorisation par le Gouvernement, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale, répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 5 point 1.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Peuvent être exclus de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent aux courses et concours visés à l'alinéa 1er ainsi que les dommages causés à ces véhicules.

Partie VII. - Dispositions transitoires et abrogatoires

Art. 33.

1. Les demandes d'indemnisation adressées au Fonds résultant d'un accident survenu avant l'entrée en vigueur de la présente loi continuent à être régies par les dispositions de la loi modifiée du 16 décembre 1963 portant création d'un Fonds commun de garantie automobile.

2. L'obligation d'information incombant au Fonds en vertu de l'article 16 point 6 ne s'applique qu'aux accidents survenus après l'entrée en vigueur de la présente loi.

1 Tel que modifié par la loi du 18 septembre 2007.

Art. 34.

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 33 point 1, la loi du 16 décembre 1963 portant création d'un Fonds commun de garantie automobile est abrogée.

2. La loi du 7 avril 1976 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est abrogée.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs,

(Mém. A - 166 du 19 novembre 2003, p. 3282)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 8 juin 2007

(Mém. A - 90 du 12 juin 2007, p. 1771)

Règlement grand-ducal du 23 février 2010

(Mém. A - 32 du 9 mars 2010, p. 570)

Règlement grand-ducal du 21 décembre 2012

(Mém. A - 276 du 28 décembre 2012, p. 4336)

Règlement grand-ducal du 15 décembre 2014.

(Mém. A - 235 du 19 décembre 2014, p. 4495)

Texte coordonné au 19 décembre 2014

Version applicable à partir du 23 décembre 2014

Chapitre 1er.- De l'obligation d'assurance

Art. 1er.

Tout contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg doit être établi en conformité avec les dispositions de la loi sur le contrat d'assurance et de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs, cette dernière loi étant désignée ci-après par la «loi R.C. Autos» ainsi qu'en conformité avec les dispositions du présent règlement.

Art. 2.

Le contrat d'assurance doit assurer la responsabilité civile des véhicules circulant sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter. Sauf convention contraire, la garantie est aussi acquise sur les voies et terrains non énumérés ci-dessus.

Art. 3.

L'assurance doit être valable dans tous les pays dont les bureaux nationaux sont liés contractuellement avec le Bureau défini à l'article 1er lettre g) de la loi R.C. Autos sur base de l'accord conclu en date du 30 mai 2002 entre les bureaux nationaux d'assurances des Etats membres de l'Espace économique européen et d'autres Etats associés et ses modifications subséquentes.

(Règl. g.-d. du 8 juin 2007)

«Art. 3-1.

1. La garantie doit être illimitée.

2. La garantie peut être limitée à douze millions cinq cent mille euros pour des dommages résultant d'actes de terrorisme ou des dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses et concours ainsi qu'aux essais préparatoires à ces courses et concours; les exercices de vitesse, de régularité ou d'adresse même autorisés sont assimilés à des courses ou concours.»

(Règl. g.-d. du 21 décembre 2012)

«3. La garantie peut être limitée à deux millions cinq cent mille euros par sinistre, en ce qui concerne les dégâts matériels provoqués par incendie, jets de flamme, explosion ou de pollution à l'environnement naturel.»

Art. 4.

Sont exemptés de l'obligation d'assurance:

(Règl. g.-d. du 21 décembre 2012)

«a) tous les véhicules automoteurs d'un poids propre inférieur à 600 kg et destinés principalement à exécuter des travaux;

b) tous les véhicules automoteurs dépassant un poids propre de 600 kg circulant à une vitesse égale ou inférieure à 35 km/heure sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter;»

c) les remorques non soumises à une obligation d'immatriculation.

(Règl. g.-d. du 23 février 2010)

«d) les fauteuils roulants à moteur tels que définis à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.»

Chapitre 2.- Du contenu du contrat

Art. 5.

Est interdite toute clause contenue dans un contrat d'assurance qui aurait pour objet ou pour effet:

(Règl. g.-d. du 8 juin 2007)

«1. de limiter les garanties accordées à des montants inférieurs aux garanties exigées par le présent règlement;»

2. de prévoir des restrictions quant aux personnes couvertes par le contrat hors les cas prévus par la loi ou le présent règlement;

3. d'étendre les cas de non assurance ou d'exclusions d'assurance à des cas non prévus par la loi ou le présent règlement.

Chapitre 3.- Des recours, des exclusions et des franchises

Art. 6.

1. Est interdite toute clause contenue dans un contrat d'assurance prévoyant des actions récursoires autres que celles énumérées ci-dessous, sous réserve des actions récursoires prévues spécifiquement par d'autres articles du présent règlement:

a) les recours prévus par l'article 7 point 4 de la loi R.C. Autos;

b) les recours qu'une entreprise d'assurances peut exercer contre le preneur d'assurances ou s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, pour des sinistres survenus après l'expiration, l'annulation, la résiliation ou la suspension du contrat ou de la garantie mais avant l'expiration du délai prévu à l'article 12 point 2 de la loi R.C. Autos;

c) les recours qu'une entreprise d'assurances peut exercer contre le preneur d'assurances ou s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans les cas prévus à l'article 13 point 2 de la loi R.C. Autos. Toutefois, ce recours n'est pas admis si le preneur d'assurances a dûment signalé le transfert de la propriété du véhicule à l'entreprise d'assurances;

d) les recours qu'une entreprise d'assurances peut exercer dans les cas où le véhicule a été conduit par une personne dont il est prouvé qu'elle a:

- soit consommé des boissons alcooliques en quantité telle que «le taux d'alcool est égal ou supérieur aux taux fixés par l'article 12, paragraphe 2, points 1, 4 et 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;»[1]
- soit absorbé des drogues, stupéfiants ou hallucinogènes;
- soit refusé après l'accident de se soumettre à un test ou à une prise de sang ou s'y est soustraite en s'éloignant du lieu de l'accident;

e) les recours qu'une entreprise d'assurances peut exercer dans les cas d'un sinistre causé intentionnellement.

2. L'entreprise d'assurances ne peut exercer une action récursoire que si cette action est expressément prévue au contrat. L'action récursoire que l'entreprise d'assurances est en droit d'exercer en vertu d'un contrat valable en vigueur au jour du sinistre est limitée à un montant maximum de 3.000 euros par sinistre, lorsqu'elle est exercée contre une personne physique. Cette limitation n'est pas applicable en cas d'action récursoire exercée en application de l'article 9 points 1, 6 et 7 ainsi qu'en cas de sinistre occasionné intentionnellement.

Art. 7.

1. Le nombre de places assurées doit correspondre au nombre de places inscrites sur la carte d'immatriculation.

La détermination du nombre des personnes transportées se fera conformément aux dispositions de la législation sur la circulation routière. Le conducteur est compris dans le nombre de personnes transportées.

2. En cas de transport de personnes

– à l'intérieur d'un véhicule destiné au transport de personnes

– dans la cabine d'un véhicule destiné au transport de choses

il y a non-assurance à l'égard des personnes transportées dans la mesure où le nombre de personnes transportées excède le nombre de places assurées. Dans ce cas, l'assureur n'est tenu au paiement des indemnités et frais y afférents que proportionnellement au rapport existant entre le nombre de places assurées et le nombre de personnes transportées.

1 Modifié par le règlement grand-ducal du 21 décembre 2012.

3. Au regard du surnombre et de la non-assurance proportionnelle, les places avant et les places arrière doivent être considérées séparément.

En cas de transport de personnes occupant des places non inscrites sur la carte d'immatriculation il y a non-assurance à l'égard de ces personnes.

4. La non-assurance est toujours inopposable aux personnes transportées et à leurs ayants droit.

5. L'assureur garde, dans les limites prévues à l'article 6 point 2, un droit de recours contre l'assuré.

Art. 8.

Sont exclus du bénéfice de l'indemnisation:

1. Tout assuré dont la responsabilité est engagée dans la survenance du sinistre.
2. Les auteurs, co-auteurs et complices de vol du véhicule ayant occasionné le dommage.
3. Les personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule ayant occasionné le dommage, lorsque l'assureur peut prouver qu'elles savaient que le véhicule était volé.

Art. 9.

Peuvent être exclus de l'assurance:

1. les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours ainsi qu'aux essais préparatoires à ces courses et concours; les exercices de vitesse, de régularité ou d'adresse même autorisés sont assimilés à des courses et concours;
2. les dommages matériels subis par:
   a) le preneur d'assurance, le propriétaire, le détenteur et le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage;
   b) le conjoint des personnes visées à l'article 8;
   c) les parents et alliés en ligne directe de ces mêmes personnes à la double condition qu'ils habitent sous leur toit et soient entretenus de leurs deniers.
3. les dommages causés lorsque le conducteur n'est pas titulaire du permis de conduire valable, prescrit par la réglementation afférente. Lorsque le conducteur a omis de faire renouveler conformément aux prescriptions légales la validité de son permis, cette exclusion sera inapplicable si le permis de conduire ainsi périmé fut valable pour le genre de véhicule conduit au moment du sinistre.

   Le permis est néanmoins considéré comme valable:

   - lorsque, en cas de sinistre survenu dans un pays où l'assurance est valable, le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire valable prescrit par la réglementation du pays afférent, mais est cependant titulaire d'un permis de conduire valable luxembourgeois;
   - lorsque le conducteur est titulaire d'un permis de conduire valable en vertu d'une réglementation d'un pays-membre de l'Union Européenne.

   L'interdiction judiciaire de conduire ainsi que le retrait ou la suspension du permis de conduire résultant d'une décision administrative de même que l'inobservation des restrictions (par exemple: «seulement valable pour véhicule spécialement aménagé en raison d'une infirmité») ou des conditions (par exemple: «seulement valable avec verres correcteurs») inscrites sur le permis de conduire équivalent à l'absence d'un permis de conduire valable.
4. les dommages causés par les conducteurs qui sont candidats au permis de conduire luxembourgeois;
5. les dommages causés lorsque le véhicule a été donné en location;
6. les dommages causés par les véhicules transportant des matières inflammables, corrosives, explosives ou comburantes, si lesdites matières sont intervenues soit dans la cause, soit dans la gravité du sinistre. Dans ce cas, il est cependant admis une tolérance de 500 kilogrammes ou 600 litres d'huile, d'essences minérales ou de produits similaires y compris carburants liquides ou gazeux nécessaires au moteur;
7. les dommages causés au cours du transport de personnes effectué contre une rémunération dépassant de façon appréciable les frais se rapportant à la mise en circulation et à l'utilisation du véhicule;
8. les dommages causés soit aux véhicules dont se sert l'assuré, soit à leur contenu, soit à des biens meubles ou immeubles dont l'assuré est propriétaire, locataire, possesseur, gardien ou détenteur;
9. les dommages qui, sans résulter de la circulation du véhicule, sont causés par le fait des marchandises et objets transportés ou par les manipulations nécessitées par le transport;
10. les recours basés sur l'article 116 du Code des Assurances Sociales contre le preneur d'assurance ou l'assuré.

Les exclusions prévues aux points 1 et 3 à 7 ne sont pas opposables aux personnes lésées, mais l'entreprise d'assurances garde un droit de recours contre le preneur d'assurance et l'assuré dans les limites prévues à l'article 6 point 2.

Art. 10.

Lorsque le contrat d'assurance prévoit une contribution personnelle du preneur d'assurance au règlement du dommage (franchise), cette contribution personnelle ne peut pas dépasser les montants suivants:

– 1.500 euros par sinistre, lorsque le preneur est une personne physique;

– 6.000 euros par sinistre, lorsque le preneur est une personne morale.

(Règl. g.-d. du 8 juin 2007)

«La présente disposition n'est pas applicable aux contrats souscrits par des preneurs d'assurances qui sont à considérer comme des grands risques au sens de l'article 25 lettre s) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.»

Chapitre 4.- De l'échelle Bonus/Malus

(Règl. g.-d. du 19 décembre 2014)

«Art. 11.

1. Lorsque le preneur d'assurance est une personne physique, le contrat d'assurance prévoit un système de personnalisation de la prime d'assurance. La prime personnalisée se compose d'une prime d'assurance de base à laquelle est appliquée l'échelle Bonus/Malus, fixée au point 4.

2. La prime de base de toute nouvelle couverture d'assurance est déterminée par l'entreprise d'assurances sur base de critères de risques légitimes et librement choisis par elle.

3. Tout nouveau preneur d'assurance est classé au degré 11 de l'échelle Bonus/Malus, fixée au point 4.

Est à considérer comme nouveau preneur d'assurance, toute personne physique qui souscrit pour la première fois une couverture d'assurance, auprès d'une entreprise d'assurances ou toute personne physique qui, tout en étant déjà preneur d'assurance, pour un ou plusieurs véhicules, souscrit une couverture d'assurance pour un véhicule supplémentaire.

4. L'échelle Bonus/Malus est fixée comme suit:

Degré Bonus/Malus		Pourcentage appliqué à la Prime de Base
22	MALUS	250%
21		225%
20		200%
19		180%
18		160%
17		140%
16		130 %
15		120%
14		115%
13		110%
12		105%
11	BASE	100%
10	BONUS	100%
9		90%
8		85%
7		80%
6		75%
5		70%
4		65%
3		60%
2		55%
1		50%
0		47,5%
-1		45%
-2		45%
-3		45%

5. Le degré de l'échelle Bonus/Malus varie à chaque échéance anniversaire du contrat comme suit:

a) l'absence de sinistre au cours d'une période d'observation, au sens du point 7, pendant laquelle l'assurance était en vigueur entraîne une descente d'un degré sur l'échelle Bonus/Malus, la descente se terminant au degré -3;

b) chaque sinistre au cours d'une période d'observation entraîne une montée de 3 degrés, la montée se terminant au degré 22;

c) cependant le degré applicable après 4 années consécutives sans sinistre ne peut en aucun cas être supérieur à 11.

L'absence ou la survenance de sinistres ne peut être prise en considération pour une modification de la prime d'assurance de base en cours de contrat.

6. Est considéré comme un sinistre, au sens du point 5, tout sinistre pour lequel l'entreprise d'assurances a payé ou doit payer une indemnité en faveur de tiers lésés.

Ne sont cependant pas pris en considération :

a) les sinistres qui n'atteignent pas le montant total des franchises éventuellement applicables;

b) les sinistres que le preneur d'assurance a remboursés à l'entreprise d'assurances endéans les 4 mois de la notification du paiement effectué par l'entreprise d'assurances;

c) les indemnités accordées par l'entreprise d'assurances au titre de l'article 13 du présent règlement.

7. La période d'observation est constituée par les 12 mois précédant d'un mois le 1er jour du mois de l'échéance anniversaire.

L'absence de sinistre pendant cette période n'entraîne pas la descente d'un degré, si au cours de cette période l'assurance était en vigueur pendant moins de 10 mois.

Toutefois, s'il est constaté à une échéance anniversaire que la descente pour absence de sinistres au cours de la période d'observation n'est pas accordée parce que l'assurance était suspendue pendant au moins 2 mois au cours de cette période d'observation, il est procédé comme suit:

a) si à l'échéance anniversaire précédente, la descente sur l'échelle Bonus/Malus n'avait pas été accordée pour les mêmes raisons, les deux périodes d'observation sont réunies en une seule;

b) s'il est constaté qu'au cours de cette seule et unique période d'observation l'assurance était en vigueur, par périodes interrompues, pendant 12 mois au moins, la descente d'un degré est opérée normalement à l'échéance anniversaire en cause.

8. Le changement de véhicule ou d'entreprise d'assurances n'a aucune incidence sur le degré Bonus/Malus.»

Chapitre 5.- De l'attestation de la sinistralité

Art. 12.

(Règl. g.-d. du 8 juin 2007)

«Le contrat doit prévoir qu'en cas de résiliation pour quelque cause que ce soit ou sur demande du preneur d'assurances, l'entreprise d'assurances doit dans les quinze jours suivant la notification de la résiliation du contrat ou la demande du preneur remettre à ce dernier une attestation indiquant soit l'absence de sinistres, soit le nombre et la date de survenance des sinistres pour lesquels l'entreprise d'assurances a payé ou est amenée à payer une indemnité.

(Règl. g.-d. du 21 décembre 2012)

«L'attestation doit porter sur toute la durée contractuelle sans devoir dépasser quinze ans précédant la date de notification de la résiliation ou de la demande du preneur.»

Lorsqu'elle intervient dans le cas de la notification de la résiliation du contrat la remise d'une attestation doit se faire sans frais pour le preneur d'assurances.»

Chapitre 6.- Du secours bénévole

Art. 13.

Toute personne qui à titre privé, porte sur place secours de manière gratuite et bénévole à des personnes blessées à l'occasion d'un accident de la circulation dans lequel un véhicule assuré est impliqué, a droit, de la part de l'entreprise d'assurances assurant ce véhicule, au remboursement de ses débours occasionnés par ce secours et ce jusqu'à concurrence de 750 euros.

S'il y a plusieurs véhicules impliqués dans l'accident, la personne ayant porté secours peut adresser ses prétentions à l'une quelconque des entreprises d'assurances en cause. Cette entreprise d'assurances paiera les débours occasionnés sans tenir compte d'une éventuelle responsabilité de son assuré.

Cette garantie est subsidiaire à tout remboursement auquel ces personnes ont droit en vertu de dispositions légales ou réglementaires en matière de sécurité sociale.

Ne peuvent bénéficier de cette garantie les personnes qui, à titre professionnel ou volontaire, portent secours en tant que membre d'un organisme d'aide ou d'intervention.

Chapitre 7.- Des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger

Art. 14.

Sauf dans les cas prévus à l'article 15, les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger ne sont admis à la circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg que si la responsabilité à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance conformément à l'article 2 de la loi R.C. Autos.

Sans préjudice des dispositions de l'article 15 point 2, la preuve de l'existence du contrat conclu à l'étranger ne peut être rapportée que par un certificat délivré par un bureau national lié contractuellement au Bureau défini à l'article 1er lettre g) de la loi R.C. Autos, sur base de l'accord conclu en date du 30 mai 2002 entre les bureaux nationaux d'assurances des Etats membres de l'Espace économique européen et d'autres Etats associés et ses modifications subséquentes.

Art. 15.

1. De même, le Bureau défini à l'article 1er lettre g) de la loi R.C. Autos, se portera garant pour le règlement conformément à l'article 2 de la loi précitée, des sinistres survenus sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et provoqués par la circulation des véhicules:

a) qui sont porteurs d'une plaque d'immatriculation d'un pays ayant adhéré à la section III de l'accord conclu en date du 30 mai 2002 entre les bureaux nationaux d'assurances des Etats membres de l'Espace économique européen et d'autres Etats associés et ses modifications subséquentes;

b) qui portent un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation ou une plaque d'assurance, si ces signes et plaques ont été délivrés par un des pays visés sous a);

c) qui ne sont pas immatriculés et ne portent pas un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, ni une plaque d'assurance, mais dont le propriétaire ou détenteur a son domicile dans un des pays visés sous a) et y est soumis à l'obligation légale d'assurer la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules.

2. Pour les conducteurs des véhicules énumérés au présent article, la preuve de l'existence du contrat conclu dans un des pays visés sous a) n'est pas exigée.

Les obligations du Bureau sont maintenues même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Chapitre 8.- Conditions de fonctionnement du Bureau

Art. 16.

1. Le Bureau prévu par l'article 1er lettre g) de la loi R.C. Autos est constitué pour une durée indéterminée.

2. Sont membres du Bureau toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1er lettre e) de la loi R.C. Autos.

3. Le fonctionnement du Bureau est réglé par ses statuts adoptés par l'assemblée générale de ses membres et soumis pour approbation au Gouvernement.

4. Tout membre est obligé de rembourser au Bureau toutes les sommes payées par le Bureau à l'occasion d'un sinistre.

Ce remboursement se fait proportionnellement aux primes émises pour des véhicules immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg, nettes d'annulation, relatives à la branche d'assurance «Responsabilité civile en matière de véhicules terrestres automoteurs» et se rapportant à l'exercice au cours duquel le sinistre est survenu.

Si une compagnie n'est plus membre du Bureau, le conseil d'administration peut exiger de la compagnie sortante le versement immédiat de sa quote-part dans la provision pour sinistres en suspens à valoir sur le décompte définitif qui, pour ce qui la concerne, sera établi après liquidation finale de tous les sinistres pour lesquels elle est tenue.

5. La contribution des membres et le remboursement des frais relatifs au fonctionnement du Bureau sont réglés par les statuts.

Art. 17.

Le ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées nomme un commissaire de gouvernement auprès du Bureau qui est choisi parmi les fonctionnaires du Commissariat aux assurances.

Le commissaire exerce au nom du ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées un contrôle sur l'ensemble de la gestion du Bureau. Il peut assister avec voix consultative à toutes les réunions du conseil d'administration et aux assemblées générales. Il peut prendre inspection de tous les livres et documents comptables et demander tous renseignements utiles à l'appréciation de la marche des opérations du Bureau.

La rémunération du commissaire est fixée par le Gouvernement en Conseil et est à charge du Bureau.

Chapitre 9.- Pool des risques aggravés

Art. 18.

Le pool des risques aggravés défini par l'article 26 de la loi R.C. Autos, ci-après dénommé «le Pool» a pour objet la répartition entre toutes les entreprises d'assurances autorisées des risques jugés trop graves pour être supportés par une seule d'entre elles.

Les risques à répartir par le Pool sont ceux considérés comme particulièrement graves en raison notamment:

– de la fréquence ou de la gravité des sinistres causés par l'assuré;
– des infractions à la législation et aux règlements en matière de circulation commises par l'assuré;
– des manquements graves aux obligations imposées à l'assuré par le contrat d'assurance.

Art. 19.

1. Le Pool est dirigé par une commission qui aura à statuer sur le principe de la prise en charge des risques ainsi que sur les conditions et tarifs auxquels doit correspondre le contrat d'assurance.

2. Elle se compose de trois membres effectifs et de six suppléants à désigner par le Commissariat aux assurances sur une liste à présenter par le Fonds de Garantie Automobile visé à l'article 1er lettre o) de la loi R.C. Autos.

3. La commission se dote d'un règlement d'ordre intérieur.

4. La commission choisit un président parmi ses membres.

5. Elle statue à la majorité des voix.

6. Le représentant d'une entreprise d'assurances autorisée concernée par les risques dont la commission est saisie ne peut pas siéger comme membre de cette commission.

Art. 20.

1. Le ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées nomme un commissaire de gouvernement auprès du Pool qui est choisi parmi les fonctionnaires du Commissariat aux assurances.

Le commissaire exerce au nom du ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées un contrôle sur l'ensemble de la gestion du Pool. Il peut assister avec voix consultative à toutes les réunions du conseil d'administration et aux assemblées générales. Il peut prendre inspection de tous les livres et documents comptables et demander tous renseignements utiles à l'appréciation de la marche des opérations du Pool.

2. Peut également assister aux réunions de la commission un représentant du Ministre des Transports avec voix consultative.

Art. 21.

Les entreprises d'assurances autorisées participent à la couverture des risques en proportion de leur encaissement au Grand-Duché de Luxembourg, correspondant à l'avant-dernier exercice, sans que la part d'une compagnie ne puisse être inférieure à 3%.

Art. 22.

Les entreprises d'assurances autorisées ayant antérieurement couvert les risques dont la commission est saisie sont obligées de fournir sur demande tous renseignements relatifs à ces risques.

Chapitre 10.- Dispositions finales

Art. 23.

1. Le règlement grand-ducal du 20 décembre 1991 pris en exécution de la loi modifiée du 7 avril 1976 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est abrogé.

2. Le règlement grand-ducal du 20 décembre 1994 pris en exécution de l'article 17 par. 2 et 3 de la loi modifiée du 7 avril 1976 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et fixant les conditions auxquelles doivent répondre les contrats d'assurance de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est abrogé.

Art. 24.

Notre Ministre du Trésor et du Budget est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

JURISPRUDENCE

Loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Assurances – assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs – couverture – exclusion du dommage subi par l'assuré dont la responsabilité est engagée dans la survenance du sinistre – dommage causé à l'assuré par son préposé – exclusion (non) – loi du 16 avril 2003, art. 5.1 – règlement grand-ducal du 11 novembre 2003, art. 8

L'exclusion du droit à indemnisation du dommage personnel subi par l'assuré titulaire d'une assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs dont la responsabilité est engagée dans la survenance du sinistre ne s'applique pas en cas de dommage causé à celui-ci par son préposé, conducteur de la voiture assurée.

Cour de cassation (cassation civile) 14-07-2009 (51/09), Pasicrisie luxembourgeoise, tome 34, p.604 et suivantes

TAXES

Sommaire

Loi du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (telle qu'elle a été modifiée) 1066

Règlement grand-ducal du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (tel qu'il a été modifié) 1067

Loi du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules,

(Mém. A - 13 du 22 mars 1965, p. 199; doc. parl. 1000)

modifiée par:

Loi du 22 décembre 2000

(Mém. A - 140 du 27 décembre 2000, p. 3023, doc. parl. 4700)

Loi du 18 septembre 2007

(Mém. A - 180 du 27 septembre 2007, p. 3348, doc. parl. 5366; Dir. 1999/37 et 2003/127)

Loi du 22 mai 2015.

(Mém. A - 92 du 28 mai 2015, p. 1550; doc. parl. 6399)

Texte coordonné au 28 mai 2015

Version applicable à partir du 1er juin 2015

Art. 1er.

(Loi du 18 septembre 2007)

«Un règlement d'administration publique déterminera la taxe à percevoir lors de la présentation:»

(Loi du 22 mai 2015)

«a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges;»

(Loi du 18 septembre 2007)

«b) d'une demande en obtention d'un permis de conduire;

c) d'une demande en renouvellement, en remplacement ou en transcription d'un permis de conduire;

d) d'une demande en obtention d'un double d'une des pièces énumérées sub a) et b);

e) d'une demande d'admission à un examen en vue de l'obtention d'un permis de conduire après un échec partiel ou total à un examen antérieur;

f) d'une demande en obtention d'une carte électronique pour la mise en fonction, la vérification, le calibrage, le réglage ou le contrôle des tachygraphes numériques.»

Art. 2.

(Loi du 22 décembre 2000)

«Aucune des taxes prévues à l'article 1er ne peut être fixée à un montant supérieur à 300 euros.»

Art. 3.

Aucune des taxes prévues à l'art. 1er sub a), b) et c) n'est perçue à charge des administrations de l'Etat.

Aucune des taxes prévues à l'art. 1er sub d), e) et f) n'est perçue, si les demandes afférentes sont appuyées d'un certificat du chef d'une administration de l'Etat, d'un service d'incendie et de secours ou de la protection civile attestant que la personne intéressée est chargée de l'instruction du personnel d'une administration de l'Etat ou de la conduite d'un véhicule appartenant à ces services.

Art. 4.

La loi du 13 décembre 1954, tendant à réglementer le droit de percevoir des taxes sur la délivrance des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite des véhicules automoteurs, est abrogée.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Règlement grand-ducal du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules,[1]

(Mém. A - 101 du 28 décembre 1981, p. 2636)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 27 janvier 2001

(Mém. A - 13 du 30 janvier 2001, p. 643)

Règlement grand-ducal du 18 octobre 2006

(Mém. A - 190 du 6 novembre 2006, p. 3316)

Règlement grand-ducal du 26 mai 2009

(Mém. A - 118 du 28 mai 2009, p. 1692; Dir. 2007/38 et 2008/65)

Règlement grand-ducal du 23 mai 2012

(Mém. A - 108 du 31 mai 2012, p. 1432; Dir. 2009/40)

Règlement grand-ducal du 19 décembre 2014.

(Mém. A - 251 du 23 décembre 2014, p. 4821)

Texte coordonné au 23 décembre 2014

Version applicable à partir du 27 décembre 2014

Art. 1er.

(Règl. g.-d. du 27 janvier 2001)

«Les taxes ci-après seront perçues lors de la présentation des demandes en obtention des documents requis pour la mise en circulation et la conduite des véhicules soumis à l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg et des cyclomoteurs:»

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«1) 50 euros pour une demande en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'un certificat d'identification d'un véhicule, pour une demande en obtention d'un signe distinctif particulier ou pour une demande en obtention d'une autorisation ministérielle pour l'utilisation de plaques rouges;»

(Règl. g.-d. du 19 décembre 2014)

«2) 30 euros pour une demande en obtention d'un permis de conduire.»

(Règl. g.-d du 19 décembre 2014)

(…)

(Règl. g.-d. du 19 décembre 2014)

«Art. 2.

La taxe prévue à l'article 1er, point 2) est également perçue lors de la présentation des demandes d'admission à un réexamen en vue de l'obtention d'un permis de conduire, après échec partiel ou total à un examen antérieur ou en cas d'absence, sans excuse préalable, à un examen et lors de la présentation des demandes en obtention d'un double, d'une transcription, d'un échange et d'un remplacement d'un permis de conduire ainsi que pour la délivrance d'un permis de conduire dont la durée de validité ou l'usage sont restreints en vertu d'une décision judiciaire ou administrative.»

Art. 3.

(…) *(Abrogé par le règl. g.-d du 19 décembre 2014)*

Art. 4.

Les taxes prévues au présent règlement seront acquittées au moyen de timbres mobiles «Droit de Chancellerie» fournis par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les timbres mobiles seront apposés sur les demandes visées à l'article 1er ci-dessus.

1 Base légale: loi du 12 février 1867 sur le timbre mobile, article 1er de la loi du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

(Règl. g.-d. du 27 janvier 2001)

«L'apposition et l'oblitération des timbres se feront exclusivement soit par les receveurs de l'Enregistrement, soit par les autorités ou organismes chargés de la délivrance des documents. L'oblitération se fera par l'apposition d'un cachet. Elle sera faite de telle manière que l'empreinte figure en partie sur la demande et en partie sur le timbre mobile.»

Art. 5.

Le règlement grand-ducal du 31 mars 1965 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents requis pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est abrogé.

Art. 6.

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

CONVENTIONS INTERNATIONALES

Sommaire

Loi du 16 mai 1957 portant approbation de l'Accord relatif à la signalisation des chantiers, portant modification de l'Accord européen du 16 septembre 1950 complétant la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière, signé à Genève le 16 décembre 1955 1070

Loi du 3 mars 1961 portant approbation de l'Accord Européen relatif aux marques routières, signé à Genève, le 13 décembre 1957 1070

Loi du 23 avril 1970 portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Protocole de signature y relatif et des Annexes A et B audit Accord, en date, à Genève, du 30 septembre 1957. 1070

Loi du 27 mai 1975 portant approbation

- de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968
- de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968
- de l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève, le 1er mai 1971
- de l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève, le 1er mai 1971
- du Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, en date, à Genève, du 1er mars 1973 1071

Loi du 13 décembre 1975 portant approbation de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et des actes annexes, signés à Luxembourg, le 24 mai 1966 1072

Loi du 18 décembre 1975 portant approbation du Protocole additionnel, signé à Bruxelles le 26 septembre 1968, à la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à Luxembourg, le 24 mai 1966 1072

Jurisprudence. 1073

Loi du 16 mai 1957 portant approbation de l'Accord relatif à la signalisation des chantiers, portant modification de l'Accord européen du 16 septembre 1950 complétant la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière, signé à Genève le 16 décembre 1955.

(Mém. A - 32 du 28 mai 1957, p. 745; doc. parl. 629)

Article unique.

Est approuvé l'Accord relatif à la signalisation des chantiers, portant modification de l'Accord européen du 16 septembre 1950 complétant la Convention de 1949 sur la circulation routière et le Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière, signé à Genève, le 16 décembre 1955.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Loi du 3 mars 1961 portant approbation de l'Accord Européen relatif aux marques routières, signé à Genève, le 13 décembre 1957.

(Mém. A - 10 du 21 mars 1961, p. 169; doc. parl. 826)

Article unique.

Est approuvé l'Accord Européen relatif aux marques routières, signé à Genève, le 13 décembre 1957.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Loi du 23 avril 1970 portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Protocole de signature y relatif et des Annexes A et B audit Accord, en date, à Genève, du 30 septembre 1957.

(Mém. A - 30 du 6 juin 1970, p. 596; doc. parl. 1402)

Version coordonnée publiée par arrêté grand-ducal du 12 décembre 2012
(Mém. A - 299 du 31 décembre 2012, p. 4722 et Mém. annexe 4 du 31 décembre 2012, p. 3)

Article unique.

Sont approuvés:

– l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR),

– le Protocole de signature y relatif,

– les Annexes A et B à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route,

en date à Genève, du 30 septembre 1957.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Loi du 27 mai 1975 portant approbation

- **de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968**
- **de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968**
- **de l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève, le 1er mai 1971**
- **de l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève, le 1er mai 1971**
- **du Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, en date, à Genève, du 1er mars 1973.**

(Mém. A - 41 du 14 juillet 1975, p. 818; doc. parl. 1865)

Art. 1er.

Sont approuvés:

1) La Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968;
2) la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968;
3) l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève, le 1er mai 1971;
4) l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève, le 1er mai 1971;
5) le Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, en date, à Genève, du 1er mars 1973.

Art. 2.

La réserve suivante est faite à l'égard des dispositions du paragraphe 6 de l'article 10 de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968:

«La présignalisation du signal B, 2a se fera à l'aide du signal B, 1 complété par un panneau rectangulaire portant le mot «STOP» et un chiffre indiquant à quelle distance se trouve le signal B, 2a».

Art. 3.

La réserve suivante est faite à l'égard des dispositions du paragraphe 7 de l'article 23 de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968:

«Des flèches rouges ou jaunes seront employées sur fond circulaire noir».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Loi du 13 décembre 1975 portant approbation de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et des actes annexes, signés à Luxembourg, le 24 mai 1966.

(Mém. A - 83 du 19 décembre 1975, p. 1810; doc. parl. 1346)

Article unique.

Sont approuvés

– la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs
– les dispositions communes annexées à la Convention relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs
– le Protocole de signature,

signés à Luxembourg, le 24 mai 1966.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Loi du 18 décembre 1975 portant approbation du Protocole additionnel, signé à Bruxelles le 26 septembre 1968, à la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à Luxembourg, le 24 mai 1966.

(Mém. A - 86 du 27 décembre 1975, p. 2155; doc. parl. 1739)

Article unique.

Est approuvé le Protocole additionnel, signé à Bruxelles le 26 septembre 1968, à la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à Luxembourg le 24 mai 1966.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

JURISPRUDENCE

Loi du 27 mai 1975 portant approbation
- **de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968**
- **de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968**
- **de l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève, le 1er mai 1971**
- **de l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève, le 1er mai 1971**
- **du Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, en date, à Genève, du 1er mars 1973.**

Permis de conduire international – définition – retrait – autorité compétente – ministre des transports (oui) - Loi du 27 mai 1975 - Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968

La notion de «permis de conduire international» reprise à l'article 13 de la loi prévisée du 14 février 1955 (…) ne vise pas un permis de conduire délivré par un État tiers, mais un permis de conduire délivré au Luxembourg sur base de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et ratifiée par une loi luxembourgeoise du 27 mai 1975, ce permis étant fondé sur le permis de conduire national en cours de validité et devant faciliter la circulation de son détenteur sur le territoire des autres États contractants à travers l'obligation de reconnaissance de validité inscrite dans l'article 41 paragraphe 1er de ladite Convention. Dans la mesure où le permis de conduire international constitue ainsi un document officiel délivré au Luxembourg en faveur d'un résident luxembourgeois, le pouvoir du ministre de faire retirer également le permis de conduire international à une personne faisant l'objet d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis de la loi prévisée du 14 février 1955 est couvert par l'article 13 paragraphe 12 alinéa 2 de la même loi (…).

TA 22-02-2006 (20286)