

Projet de règlement grand-ducal

modifiant

- 1. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques**
- 2. le règlement grand-ducal modifié du 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**
- 3. le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs**
- 4. le règlement grand-ducal du 12 octobre 2001 déterminant les conditions en vue de l'agrément des examinateurs chargés de la réception des permis de conduire**
- 5. le règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire**
- 6. le règlement grand-ducal modifié 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**
- 7. 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.**

Avis du Conseil d'Etat

(15 novembre 2011)

Par dépêche du 20 mai 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de règlement grand-ducal sous objet, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte proprement dit du projet de règlement étaient annexés un exposé des motifs et un commentaire des articles ainsi qu'une fiche financière et le texte de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte), sans son annexe VII.

Le dossier ne comporte pas de tableau de correspondance, document à joindre de façon générale aux projets de loi et de règlement grand-ducal ayant pour objet la transposition de directives européennes.¹

¹ Circulaire de la ministre aux Relations avec le Parlement du 9 août 2011, point 2 (procédure de saisine du Conseil d'Etat et transposition de directives européennes).

Les avis des chambres professionnelles ont été communiqués au Conseil d'Etat comme suit:

- par dépêche du 30 septembre 2011, les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre d'agriculture;
- par dépêche du 12 octobre 2011, l'avis de la Chambre de commerce;
- par dépêche du 20 octobre 2011, l'avis de la Chambre des salariés.

Selon la lettre de saisine, le ministre en charge de l'élaboration du projet de règlement grand-ducal souhaite que le Conseil d'Etat réserve un traitement prioritaire au dossier au motif que le délai de transposition de la directive 2006/126/CE est déjà venu à échéance.

Considérations générales

Aux termes de l'exposé des motifs précité, l'objet principal du règlement en projet tient à la transposition de la directive 2006/126/CE. Cette transposition est mise à profit pour adapter ponctuellement les dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé Code de la route) qui concernent plus particulièrement le permis de conduire. Enfin, les modifications du Code de la route entraînent l'obligation concomitante d'y aligner 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 ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière et en matière de permis à points.

Concernant le suivi à réserver à la directive 2006/126/CE, le Conseil d'Etat est un peu surpris de l'urgence que paraît soudainement revêtir cette transposition. Il note en effet que l'article 16 de la directive, publiée au Journal officiel de l'Union européenne le 30 décembre 2006, a accordé aux Etats membres un délai de cinq ans pour procéder à cette transposition, délai qui nonobstant son caractère exceptionnellement généreux a été dépassé de 4 mois avant la saisine du Conseil d'Etat. Celui-ci regrette par ailleurs l'absence de tableau de correspondance qui se serait avéré un outil précieux pour vérifier la transposition correcte de la directive.

En l'absence dudit tableau de correspondance, le Conseil d'Etat ne se voit pas à même de vérifier si le détail des nombreuses annexes de la directive est transposé intégralement par les dispositions en projet. Il signale à toutes fins qu'il lui a été impossible de trouver des dispositions dans le projet de règlement grand-ducal concernant entre autres les points c) et d) ainsi que l'alinéa final du paragraphe 5 de l'article 7, l'article 10, les points 2 à 4 sous A et les points 6 à 9 sous B de l'Annexe II ainsi que les Annexes IV, V et VI.

En vue de la transposition, et abstraction faite de l'alignement du catalogue des avertissements taxés aux modifications prévues du Code de la route, il faut procéder à l'adaptation de non moins de six règlements grand-ducaux traitant du permis de conduire à un titre ou un autre. Le Conseil d'Etat se demande si une refonte aussi importante de la réglementation routière en matière de permis de conduire n'aurait pas dû être mise à profit

pour codifier dans un texte unique l'ensemble des règles relatives à la formation préparatoire au permis de conduire, ainsi qu'à la délivrance et à la validité des permis. Pareille démarche se serait en tout cas inscrite dans la volonté du Gouvernement affichée dans le programme annexé à la déclaration du Premier Ministre présentée le 29 juillet 2009 à la Chambre des députés qui retient au chapitre réservé au ministère du Développement durable et des Infrastructures (III Politique en matière de mobilité; 1. Transports; e. lutte contre l'insécurité routière) que « le Gouvernement entend se pencher sur une révision des textes législatifs et réglementaires en matière de circulation routière afin de les rendre plus intelligibles, compréhensibles et, dans certains cas, plus contraignants ».

Quant au règlement grand-ducal précité du 26 août 1993, il comporte toujours un volet « consignations pour contrevenants non résidents ». Le Conseil d'Etat voudrait saisir l'occasion du présent avis pour attirer une fois de plus l'attention du Gouvernement sur la non-conformité de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation sur toutes les voies publiques et sur le chapitre II du règlement grand-ducal du 26 août 1993 aux exigences du droit communautaire. Dans son avis complémentaire du 23 octobre 2007 (relatif au projet de loi qui est devenu la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services – doc. parl. n° 5516⁵), il avait rappelé que, « selon la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, le principe de non-discrimination de l'article 6 du Traité de l'Union européenne ainsi que le principe général d'égalité consacré par le droit communautaire s'opposent à un système de sanctions institué par la législation d'un Etat membre qui impose aux seuls non-résidents qui optent, en cas d'infraction, non pas pour le paiement immédiat d'une amende transactionnelle, mais pour la poursuite à leur encontre de la procédure pénale normale, l'obligation de consigner, par infraction, une somme déterminée à titre de caution qui est plus élevée que celle prévue en cas de paiement immédiat (cf. aff. CJCE C-29/95 *Pastors et Trans-Cap contre Etat belge*, arrêt de la Cour, 6^e chambre du 23 janvier 1997). Le juge communautaire admet certes la compatibilité avec l'article 6 du traité précité d'une différence de traitement, par exemple au détriment des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé dans un autre Etat membre, à condition toutefois que cette différenciation soit objectivement justifiée et qu'elle ne s'avère pas disproportionnée. Dans une affaire *Commission des Communautés européennes contre République italienne* (cf. aff. CJCE C-224.00, arrêt de la Cour, 6^e chambre du 19 mars 2002), la Cour a jugé que lorsque le montant de la caution s'élève au double de celui du montant minimal prévu en cas de paiement immédiat, le traitement différencié admis par le traité apparaît comme disproportionné par rapport à l'objectif que cette disposition poursuit ». Le Conseil d'Etat réitère dès lors sa demande d'abroger les dispositions légales et réglementaires précitées.

Quant à l'agrément des instructeurs prévu à l'article 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et précisé au 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'instructeurs de candidats-conducteurs, le cadre légal en place pose un problème de

compatibilité avec les exigences de la directive « Services » 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur. Dans les conditions données, le cadre juridique en place risque d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Par ailleurs, il faudra vérifier si des raisons objectives et légitimes par rapport au paragraphe 2 de l'article 16 de ladite directive sont données pour empêcher des auto-écoles établies dans les pays limitrophes d'offrir leurs services aux candidats au permis de conduire luxembourgeois.

C'est sous la réserve expresse des observations critiques qui précèdent que le Conseil d'Etat est d'accord pour examiner les modifications qu'il est projeté d'apporter au cadre réglementaire en place.

Examen des articles

Intitulé

Il y a lieu de citer correctement les intitulés des règlements grand-ducaux à modifier.

Le règlement grand-ducal mentionné au point 6 n'a pas encore été modifié; il n'a fait l'objet que d'un rectificatif. Aussi échet-il de supprimer le terme « modifié ».

Préambule

Alors que selon les usages légistiques ayant cours, le fondement d'un règlement grand-ducal ne comporte pas d'actes de même nature juridique, il y a lieu de faire abstraction du visa relatif à l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité.

Dans la mesure où toutes les prises de position des chambres professionnelles consultées ne seraient pas parvenues au Gouvernement au moment de l'adoption formelle du règlement grand-ducal en projet, il y aurait lieu d'en tenir compte au visa afférent. En tout état de cause, la dénomination des chambres concernées comporte une initiale majuscule du mot « Chambre », les autres éléments de la dénomination s'écrivant tous avec une lettre initiale minuscule (par exemple « Chambre des salariés » ou « Chambre des fonctionnaires et employés publics »). En outre, il y a lieu d'omettre la date desdits avis.

Structure du dispositif

En vue de faciliter la lecture du projet de texte sous avis, le Conseil d'Etat propose, conformément à l'approche légistique courante, de faire abstraction des intitulés censés assurer la subdivision du texte au profit d'une subdivision en 9 articles, numérotés en chiffres romains. Les articles I à VII reprendront les dispositions modificatives des sept règlements grand-ducaux qu'il est prévu de modifier. L'article VIII portera sur l'entrée en vigueur et l'article IX comportera la formule exécutoire.

A l'intérieur des articles I à VII, les modifications prévues feront l'objet chacune d'un point séparé, les points en question étant numérotés dans la séquence 1°, 2°, 3° ...

A titre d'exemple, l'article 1^{er} aura la structure suivante:

« **Art. 1^{er}.** 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, rubrique 2.14., le point b) se lira comme suit: (...).

2° A l'article 2, le dernier alinéa de la rubrique 2.14, se lira comme suit: (...).

3° Au premier paragraphe de l'article 70, la rubrique 2° se lira comme suit: (...).

... »

Pour des raisons d'ordre légistique, il convient encore d'écrire à travers l'ensemble du texte en projet: « paragraphe 1^{er}, paragraphe 2 » et « alinéa 1^{er}, alinéa 2 ».

Pour les besoins du présent avis, le Conseil d'Etat se tiendra à la numérotation du projet gouvernemental.

Article 1^{er}

L'article sous examen a pour objet de modifier la rubrique 2.14. de l'article 2 du Code de la route, traitant de la définition des deux-roues à moteur et des véhicules qui y sont assimilés.

La première modification projetée prévoit d'adapter la définition du motorcycle léger aux exigences de l'article 4, paragraphe 3, sous a), premier tiret de la directive 2006/126/CE. Même si le nouveau libellé constitue une copie conforme du texte communautaire, le Conseil d'Etat recommande la rédaction suivante:

« b) motorcycle léger: motorcycle ... présentant un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg... ».

La seconde modification figurant sous l'article 1^{er} procède à un toilettage de texte de la rubrique 2.14 en vue d'en éliminer les dispositions sans plus-value et de limiter le texte à la définition même des véhicules visés, les critères de validité des différentes catégories de permis de conduire ayant leur place à la section afférente du Code de la route.

Le Conseil d'Etat se demande encore si, au regard du paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la directive, les critères de définition du véhicule automoteur (cf. rubrique 2.3 de l'article 2 du Code de la route) ne devraient pas à leur tour être adaptés aussi. Il note par ailleurs que le paragraphe 2 du même article exclut de la définition du cyclomoteur les véhicules à deux ou à trois roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h, élément faisant défaut dans la définition du Code de la route (cf. rubrique 2.14 sous c) de l'article 2). De façon générale, il aurait été souhaitable que les auteurs montrent que les définitions des catégories de véhicules auxquelles il est fait référence pour déterminer la validité des différentes catégories de permis de conduire soient en ligne notamment avec

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. Le Conseil d'Etat estime en outre que certaines des autres définitions de l'article 2 du Code de la route risquent de soulever des problèmes de cohérence avec les exigences de la directive 2006/126/CE (cf. voiture automobile à personnes/automobile; tracteur/tracteur agricole ou forestier). N'y aurait-il pas lieu dans ces conditions de renoncer à l'alignement des définitions des catégories de véhicules prévues à l'article 2 à celles des catégories de permis de conduire reprises dans la directive à transposer au profit de l'ajout dans les articles 76 et suivants du Code de la route des critères de validité des catégories de permis par référence aux catégories de véhicules dont elles autorisent la conduite?

Article 2

Sans observation.

Article 3

L'article sous examen prévoit de supprimer la condition actuelle de l'accès par étapes à la conduite des motocycles de grosse cylindrée. En effet, pour le moment, il est interdit aux personnes détenant le permis de la catégorie A depuis moins de 2 ans de conduire des engins d'une puissance supérieure à 25 kW ou dont le rapport puissance/poids dépasse 0,16 kW/kg.

Le Conseil d'Etat note, au regard des explications des auteurs reprises à l'alinéa 1^{er} de leur commentaire relatif à l'article 3, que le principe de la reconnaissance intracommunautaire des permis s'opposerait à la restriction en question dans l'hypothèse où il faut admettre à la conduite d'une moto de grosse cylindrée un ressortissant d'un autre Etat membre âgé de 24 ans ou plus. La lecture que le Conseil d'Etat fait de l'article 4, paragraphe 3, point c-i), laisse cependant supposer que cette reconnaissance aux personnes âgées de 24 ans au moins d'un droit de conduite sans restriction de motocycles de grosse cylindrée constitue une faculté et non une obligation.

Etant donné que parallèlement à la modification susvisée de l'article 72 du Code de la route, les auteurs prennent soin de veiller dans le cadre du futur article 76 au maintien de la durée minimale d'expérience à acquérir sur des engins correspondant à la future catégorie A2 du permis comme obligation d'accès à la conduite d'engins de grosse cylindrée, sans mettre à profit la faculté offerte par la directive d'abandonner l'accès par étapes pour les personnes âgées de 24 ans au moins, l'article sous objet ne prête pas à critique.

Article 4

L'article sous examen prévoit de remplacer à l'article 73 du Code de la route les conditions d'âge pour être admis à la conduite.

Dans la mesure où l'article 73 fait supposer qu'il comporte un relevé d'ensemble des seuils d'âge prévus pour l'accès aux différentes catégories de permis de conduire, il s'avère incomplet.

Il n'est notamment pas fait état des seuils d'âge réglementaires prévus par ailleurs par l'article 4 de la directive 2006/126/CE pour les catégories A1, A, AM, B, C1E, D1, D1E, D et DE, abstraction faite des conditions d'âge spéciales pour l'accès à la conduite des poids lourds et autobus par des chauffeurs professionnels justifiant de la formation prévue par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil.

Au regard de ces omissions manifestes, le Conseil d'Etat demande que l'alinéa 3 nouveau qu'il est prévu de réserver à l'article 73 du Code de la route soit complété en conséquence.

Sur un plan purement rédactionnel, il propose encore les modifications suivantes.

A l'alinéa 1^{er} du texte appelé à remplacer ledit alinéa 3, il conviendrait de commencer le libellé par les termes suivants:

« Nul ne peut conduire sur la voie publique ... »

L'alinéa 2 de ce texte devrait s'énoncer comme suit:

« En outre, il est interdit de conduire sur la voie publique

- 1) aux personnes qui ne sont pas âgées de 16 ans au moins,
 - a) un tracteur ...,
 - b) une machine ...
 - 2) aux personnes qui ne sont pas âgées de 18 ans au moins:
- ... »

Par ailleurs, au point A) 1. (1) a) selon le Conseil d'Etat), il y a lieu de tenir compte de la définition du tracteur à grande vitesse en écrivant:

« a) un tracteur, autre qu'un tracteur à grande vitesse, à condition de ne pas dépasser un rayon de 15 kilomètres autour de la ferme. »

Au point B) 1. (2) a) selon le Conseil d'Etat), la précision « sans préjudice des dispositions de l'article 56 » est superfétatoire, car même sans cette précision les conditions prévues à cet article en vue de la conduite d'un taxi s'appliqueront de toute façon.

Article 5

L'article 74 du Code de la route qu'il est prévu de modifier aux termes de l'article sous examen a trait à la portée de la validité des permis de conduire au Luxembourg.

Même si le paragraphe 1^{er} n'est pas affecté par les modifications envisagées, le Conseil d'Etat se demande, par référence à l'article 4, paragraphe 2, premier tiret de la directive 2006/126/CE, s'il ne faudrait pas en compléter le relevé par la mention des cyclomoteurs « ayant une vitesse maximale par construction inférieure ou égale à 25 km/h ».

Dans la mesure où le nouveau paragraphe 2 renvoie aux dispositions de l'article 84 du Code de la route, le principe que les conducteurs ayant leur résidence normale au Luxembourg doivent être titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois ne donne pas lieu à critique.

Le Conseil d'Etat se demande pourtant au regard du nouveau libellé qu'il est prévu de donner par ailleurs audit article 84, quels seraient les moyens de l'Administration luxembourgeoise de refuser la reconnaissance d'un permis de conduire délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne à un titulaire qui, en infraction au point e) du paragraphe 1^{er} de l'article 7 de la directive, n'y avait pas sa résidence normale.

Quant au paragraphe 5 dudit article 74, les auteurs proposent de remplacer celui-ci pour tenir compte de l'interdiction de la directive 2006/126/CE (cf. article 7, paragraphe 3 sous a) de renouveler un permis de conduire à son échéance de validité si son titulaire ne justifie pas avoir sa résidence normale sur le territoire de l'Etat membre sollicité pour procéder à ce renouvellement. Le Conseil d'Etat note que cette interdiction n'inclut pas l'hypothèse où un permis en cours de validité est perdu ou volé, obligeant le titulaire non pas de solliciter le renouvellement de son permis, mais d'en demander un duplicata. N'y aurait-il pas intérêt à maintenir les dispositions actuelles en vue de couvrir ce cas de figure?

Dans l'affirmative, la nouvelle disposition à prévoir audit paragraphe 5 (4 selon la nouvelle numérotation) se limiterait à l'unique hypothèse du renouvellement d'un permis en fin de validité et continuerait à permettre l'établissement de duplicata à validité limitée pour le compte de détenteurs établis dans un pays tiers, y perdant ou s'y faisant voler ce permis.

Article 6

L'article sous examen prévoit le remplacement de l'article 75 du Code de la route qui reprend l'interdiction européenne de détenir plus d'un permis de conduire et obligeant les Etats membres de prendre les mesures utiles pour assurer l'application pratique de cette interdiction (cf. directive 2006/126/CE, article 7, paragraphe 5). Le paragraphe 2 du même article 75 règle en outre la configuration du permis luxembourgeois qui doit correspondre au modèle européen (cf. Annexe I de la directive 2006/126/CE).

L'article 3, paragraphe 3 de la directive 2006/126/CE prévoit que les permis des Etats membres en circulation au moment de son entrée en vigueur restent valables jusqu'au 19 janvier 2033, échéance à laquelle ils devront avoir été remplacés, voire retirés de la circulation. Aussi le nouveau texte que les auteurs entendent donner à l'article 75 précité comporte-t-il quatre paragraphes, numérotés de 3 à 6, qui reconnaissent leur validité aux permis de modèle plus ancien d'ici l'échéance précitée du 19 janvier 2033.

Quant au paragraphe 1^{er}, le Conseil d'Etat se demande s'il suffit de confier la prérogative de vérifier la validité des permis utilisés pour la conduite de véhicules au Luxembourg au seul ministre en charge des Transports. Qu'en est-il si lors d'un contrôle de police il est constaté que le

permis d'un automobiliste n'est plus valable ou qu'il détient plus d'un permis? Le ministre devrait-il être appelé sur les lieux pour procéder à la vérification en question? N'y aurait-il dès lors pas lieu d'écrire aux alinéas 2 et 3 du paragraphe 1^{er} que « le ministre peut vérifier ou faire vérifier » si la conduite se fait conformément aux exigences réglementaires en projet.

Dans ce contexte se pose encore la question comment gérer l'échange des permis actuels contre des permis correspondant au nouveau modèle européen. Comme un document ayant le format d'une carte de crédit s'avère plus facile à manier, il est en effet à craindre que nombre de titulaires d'un permis ne veuillent remplacer celui-ci sur base volontaire aussitôt que possible et bien avant l'échéance effective qui y est inscrite. Cet échange volontaire devra-t-il se faire aux conditions de délivrance d'un duplicata? Ou se fera-t-il sans frais? Quelles seraient dans cette hypothèse les modalités à respecter par ailleurs pour procéder à l'échange souhaité? Ne serait-il pas opportun de prévoir dès à présent les dispositions appropriées dans le Code de la route pour organiser cet échange?

Quant au paragraphe 2, le Conseil d'Etat admet que d'ores et déjà il a été retenu que les permis correspondant au nouvel modèle européen ne seront délivrés qu'à partir du 19 janvier 2013. Si cette approche ne donne pas lieu à critique de sa part, il ne peut toutefois pas marquer son accord avec un simple renvoi à l'annexe I de la directive précitée pour déterminer le nouveau modèle de permis. Aussi propose-t-il de procéder à l'instar de la solution retenue par exemple à l'article 93*bis* pour le certificat d'immatriculation (ou carte grise) ou encore aux annexes du règlement grand-ducal précité du 23 août 1993 pour les formules utilisées pour dresser un avertissement taxé, et de reproduire dans le Code de la route le nouveau modèle de permis de conduire luxembourgeois valable à partir du 19 janvier 2013. Par ailleurs, il y aura lieu de reprendre dans une norme de droit national également les codes européens repris dans la même annexe en vue de l'ajout sur le permis des mentions additionnelles ou restrictives sur la portée du droit de conduire du titulaire. A cet effet, le Conseil d'Etat propose de mettre à profit l'article 76, alinéa 2 de la Constitution aux termes duquel le Grand-Duc peut dans des matières qui ne sont pas réservées à la loi charger les membres du Gouvernement de prendre des mesures d'exécution. Appliqué à la situation sous examen, il y aura lieu de compléter le paragraphe 2 par une disposition déléguant au ministre en charge des Transports la compétence pour édicter un règlement ministériel reprenant les codes européens en question.

Afin de ne pas surcharger le Code de la route, cette délégation pourrait par ailleurs être étendue à l'autorisation du même ministre pour déterminer par voie de règlement ministériel les modèles de permis luxembourgeois plus anciens plutôt que de maintenir aux paragraphes 3, 4 et 5 un renvoi direct aux directives 91/439/CEE et 80/1263/CEE ou encore une description vague des permis luxembourgeois délivrés avant le 1^{er} janvier 1986.

Articles 7, 8 et 9

Les articles 76 et 76*bis* du Code de la route règlent la subdivision du permis de conduire en catégories (et sous-catégories) et en déterminent la

validité. La directive 2006/126/CE comporte à son tour des modifications incisives quant à cette subdivision.

Le Conseil d'Etat note que les auteurs inscrivent la manière de transposer les nouvelles exigences européennes dans le sillage de l'approche ayant prévalu jusqu'ici. Ainsi, l'article 76 actuel ferait dorénavant l'objet de l'article 76bis dont les dispositions seront transférées vers un nouvel article 76ter.

Comme la nouvelle subdivision du permis de conduire ne prendra effet qu'à partir du 19 janvier 2013, il échet d'en tenir compte dans la phrase introductive en écrivant:

« **Art. 76.** Sans préjudice des prescriptions des articles 86 et 176, les permis délivrés à partir du 19 janvier 2013 comprennent les catégories suivantes: ... »

Conformément à la proposition du Conseil d'Etat relative à l'article 4 de régler les questions d'âge d'accès aux différentes catégories de permis de conduire à l'article 73 du Code de la route plutôt que d'éparpiller celles-ci sur plusieurs articles, les dispositions afférentes reprises dans le texte du futur article 76 en deviendront superfétatoires et devront être supprimées par voie de conséquence. A titre d'exemple, la rubrique 1. de l'article 76 relative à la catégorie AM se limitera ainsi au texte suivant:

« 1. catégorie AM

La catégorie AM autorise la conduite des cyclomoteurs d'une vitesse maximale par construction dépassant 25 km/h et des quadricycles légers. »

Concernant la rubrique 3 relative à la catégorie A2, le Conseil d'Etat se demande comment pourra être contrôlée en pratique l'exclusion des engins dérivés de modèles susceptibles de développer plus du double de la puissance. Tous les motocycles pouvant être conduits sous le couvert de la catégorie A2 comporteront-ils une mention afférente sur le certificat d'immatriculation? Ou y a-t-il d'autres moyens pour identifier aisément cette caractéristique technique lors d'un contrôle routier? Sans préjudice de la nécessité de prévoir une réponse satisfaisante à cette question touchant au fond, il propose la rédaction suivante:

« La catégorie A2 autorise la conduite des 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. »

Quant à la catégorie A, le Conseil d'Etat estime qu'elle ne doit viser que la conduite des motocycles ne rentrant pas dans la catégorie A2 et des tricycles ne rentrant pas dans la catégorie A1. Il note encore que les auteurs entendent faire abstraction de la faculté de ne pas imposer aux personnes âgées de plus de 24 ans l'obligation de deux ans d'expérience de conduite sur des véhicules correspondant à la catégorie A2 avant de pouvoir accéder à la catégorie A.

En ce qui concerne la catégorie B, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu d'interdire pour des raisons de sécurité qu'une remorque d'une masse maximale de 750 kg soit attelée à un quadricycle, hypothèse

que le texte projeté n'écarte pas formellement. Si sa proposition est par ailleurs suivie de reprendre les codes de l'annexe I de la directive dans un règlement ministériel, il faudra en tenir compte dans le libellé de la rubrique 5. Si enfin il n'y a pas d'empêchement formel à déléguer au ministre ayant les Transports dans ses attributions le soin de déterminer les conditions de formation spéciale à dispenser au conducteur d'un ensemble de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, sans dépasser 4250 kg, il faut noter que par ailleurs la formation préparatoire au permis est de manière générale réglée par voie de règlement grand-ducal. Dans cette optique, le Conseil d'Etat insiste sur la nécessité de compléter l'article 80 du Code de la route plutôt que de reléguer cette formation à un règlement ministériel.

Quant à la catégorie C1, le Conseil d'Etat se demande s'il ne faut pas en excepter les tracteurs et machines automotrices d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 12.000 kg alors que ces véhicules sont censés pouvoir être conduits avec un permis de la catégorie F.

Nonobstant sa recommandation de régler la question de l'âge d'accès aux différentes catégories du permis de façon générale à l'article 73 du Code de la route, le Conseil d'Etat constate que l'âge minimum pour l'accès à la catégorie C1 est prescrit « sans préjudice de la loi modifiée 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. » Or, contrairement à la directive 2003/59/CE (cf. article 5) qu'elle a pour objet de transposer, cette loi ne comporte pas de disposition quant à l'âge d'accès aux formations qu'elle prévoit ou quant à une éventuelle modification des seuils d'âge pour conduire certaines catégories de véhicules prévus par la directive 2006/126/CE.

Etant donné que le 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 et de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement fait par contre à son article 6 état des conditions d'âge à remplir par les candidats à cette formation et par les chauffeurs ayant accompli cette formation, le Conseil d'Etat propose de se référer non pas à la loi précitée, mais audit règlement grand-ducal du 2 octobre 2009.

Concernant la catégorie C1E, le Conseil d'Etat rappelle son observation quant à l'inclusion des tracteurs et machines d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 12.000 kg. Le problème évoqué ci-avant en relation avec le renvoi à la loi précitée du 5 juin 2009 vaut aussi dans le contexte sous examen.

Les observations relatives à la catégorie C1E gardent leur valeur pour les catégories C et CE.

Quant aux catégories D1, D1E, D et DE, le Conseil d'Etat rappelle son observation concernant le renvoi à la loi précitée du 5 juin 2009.

Sauf d'éventuelles incohérences avec les catégories C1, C1E, C et CE, les dispositions relatives à la catégorie F, textuellement reprises de l'article 76 actuel du Code de la route, ne donnent pas lieu à observation. L'alinéa 3 est évidemment à supprimer en vue d'en reprendre l'essence à l'article 73.

A l'instar de l'article 76 actuel, le nouvel article 76 comporte des dispositions diverses (reprises dans la rubrique 16) qui ont notamment trait aux équivalences entre les différentes catégories de permis définies plus en avant. Les dispositions diverses font suite aux exigences de l'article 6 de la directive 2006/126/CE. La rubrique 16 ne donne pas lieu à observation à l'exception du point 16.3, alinéa 2. Le Conseil d'Etat note que, contrairement à l'approche retenue par ailleurs, les auteurs choisissent dans ce contexte de mettre à profit la faculté laissée aux Etats membres d'autoriser la conduite A1 du permis sous le couvert d'un permis B (cf. directive 2006/126/CE, article 6, paragraphe 3, alinéa 1^{er} sous b). La validité de la catégorie B pour la conduite de véhicules correspondant à la catégorie A1 est soumise à la double condition d'une détention du permis B depuis au moins 2 ans et d'une formation sanctionnée par un examen dont les modalités sont reléguées à un règlement ministériel.

Au cours des dernières années, les conditions spécifiques de formation adoptées aux exigences particulières de conduite des véhicules relevant des différentes catégories de permis ont été renforcées notamment pour ce qui est des deux-roues motorisés. La disposition précitée se place à contre-sens de cette évolution sans que les auteurs en livrent les motifs. Or, il faut se rendre à l'évidence que ce sont les motocyclistes et les cyclomotoristes qui payent un tribut particulièrement élevé en matière d'accidents de la route. Il ne serait dès lors que naturel d'intensifier la formation spécifique des conducteurs concernés en mettant l'accent sur les dangers spécifiques auxquels ils s'exposent. Alors qu'il estime que l'allègement prévu n'est pas justifié devant la toile de fond d'une politique de sécurité routière conséquente, le Conseil d'Etat demande de renoncer à cette équivalence. Il pourrait tout au plus accepter que les titulaires d'autres catégories du permis soient dispensés d'une partie de l'instruction théorique et de l'épreuve sanctionnant cette partie de la formation tout en insistant sur l'obligation du maintien d'une formation théorique abrégée avant d'autoriser l'accès à une formation pratique en due forme. Comme relevé déjà à l'endroit de la rubrique 5 du nouvel article 76, cette formation est à reprendre dans le Code de la route.

La solution préconisée par le Conseil d'Etat aurait en plus comme corollaire pratique que le permis A1 délivré dans ces conditions serait valable au-delà des frontières nationales, ce qui à son avis constituerait un atout non négligeable pour les titulaires de permis qui habitent un pays de la taille du Luxembourg.

Dans la mesure où les articles 76, 76bis et 76ter comporteront une distinction nette des périodes temporelles auxquelles leurs dispositions s'appliquent, celles-ci produiront de plein droit leurs effets sans préjudice des prescriptions des deux autres des trois articles visés. Cet état n'a dès lors

pas besoin d'être mentionné spécifiquement. Le Conseil d'Etat recommande par conséquent de supprimer à l'article 8 le renvoi à l'article 76ter.

Conformément à la proposition du Conseil d'Etat de prévoir dans un règlement ministériel le modèle de permis en vigueur avant la transposition de la directive 80/1263/CE ainsi que le modèle du permis introduit par cette directive, il convient de supprimer la référence auxdites dispositions européennes aux endroits où le texte se réfère aux différents modèles de permis de conduire.

Article 10

L'article sous examen a pour objet d'adapter l'article 77 du Code de la route qui a trait aux conditions médicales à remplir par les conducteurs.

Etant donné que les modifications envisagées laissent en l'état les conditions médicales prévues, qui sont par ailleurs conformes aux dispositions de l'annexe III de la directive 2006/126/CE, et ne procèdent qu'à l'adaptation de la dénomination des catégories de permis, celles-ci ne donnent pas lieu à observation.

Article 11

En vertu de l'article 7, paragraphe 1^{er} sous e) de la directive 2006/126/CE, les étudiants ressortissants d'un Etat membre déterminé de l'Union européenne qui poursuivent depuis 6 mois au moins leurs études dans un autre Etat membre sont assimilés pour les besoins d'application de la directive aux personnes qui y ont leur résidence normale.

L'étudiant étranger inscrit dans un établissement scolaire luxembourgeois, qui souhaite faire son permis au Luxembourg, sera ainsi admis à la formation et aux épreuves prescrites à condition de pouvoir attester une inscription depuis 6 mois au moins.

L'article sous examen prévoit de compléter en ce sens le relevé des pièces à joindre à la demande en obtention d'un permis de conduire dont question à l'article 78 du Code de la route.

La modification projetée ne donne pas lieu à observation.

Article 12

Les modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article 79 du Code de la route sont des corollaires à celles prévues à la rubrique 16 du nouvel article 76 (cf. article 7 du projet de règlement grand-ducal sous examen).

Même si l'alinéa 3 du paragraphe 3 dudit article 79 ne change pas par rapport aux dispositions actuelles, le Conseil d'Etat recommande aux auteurs de vérifier la pertinence des limitations inscrites aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 56 par rapport au droit de l'Union européenne, alors que la possibilité ouverte aux Etats membres en vertu de l'article 7, paragraphe 3

de la directive 2006/126/CE semble limiter leur droit de déroger aux exigences européennes à la seule faculté de réduire la durée de validité administrative des permis et non de restreindre la validité d'un permis à la conduite de certains véhicules.

Article 13

Le Conseil d'Etat rappelle sa demande de reprendre à l'article 80 du Code de la route, sujet à modification aux termes de l'article sous examen, les modalités de formation qu'en vertu de l'article 7 (cf. rubriques 5 et 16.3 du futur article 76 du Code de la route) les auteurs prévoient de déléguer à un règlement ministériel.

Il réitère en outre ses réserves quant à l'allègement des conditions d'accès à la catégorie A1. S'il est suivi quant à sa position critique quant à l'allègement de ces conditions d'accès, il doit être tenu compte de sa proposition de solution afférente dans le cadre de l'article 80.

Dans l'intérêt d'une codification transparente et aisément compréhensible des dispositions relatives au permis de conduire, il faut regrouper dans les articles pertinents du Code de la route l'ensemble des règles gouvernant l'accès au permis dont notamment celles déterminant les modalités de la formation. Le Conseil d'Etat ne saurait dès lors pas cautionner la démarche prévue à l'alinéa 3 du futur article 82 du Code de la route.

Article 14

L'article sous examen est censé remplacer l'article 82 du Code de la route.

La première phrase de l'alinéa 1^{er}, qui est identique à l'alinéa 1^{er} de l'article 82 actuel, ne donne pas lieu à observation.

Le Conseil d'Etat n'est par contre pas d'accord avec la validation du certificat d'apprentissage en vue de faire provisoirement fonction de permis de conduire entre la réussite de l'examen et la délivrance d'un permis correspondant au modèle européen. En effet, l'impossibilité pour le conducteur d'utiliser ce document provisoire en dehors des frontières nationales n'est pas compatible avec le principe de libre circulation à l'intérieur de l'Union, qui est promu par le permis européen. Par ailleurs, l'impossibilité de transférer pendant le temps de la détention du document provisoire sa résidence normale dans un autre Etat membre n'est pas compatible avec la directive 2006/126/CE. Le Conseil d'Etat estime que les auteurs du projet de règlement grand-ducal devront trouver une solution administrative aux problèmes évoqués pour délivrer les permis au lieu de recourir à la « béquille » réglementaire proposée.

L'alinéa 2 ne donne pas lieu à observation.

Concernant l'alinéa 3, le Conseil d'Etat rappelle ses critiques à l'endroit de l'article 7 du règlement en projet au sujet du contenu qu'il est prévu de donner au point 16.3 du nouvel article 76 du Code de la route.

L'alinéa 4 ne donne pas lieu à observation.

Article 15

Quant à la modification du dernier alinéa du paragraphe 1^{er} de l'article 83 du Code de la route (cf. paragraphe 2 de l'article sous examen), les auteurs prévoient de limiter l'application des conditions de la période de stage à la seule transcription de permis militaires en permis civils lorsque cette transcription a lieu au cours des deux ans après l'obtention du permis transcrit. C'est dire que le titulaire d'un permis étranger, européen ou délivré par un pays tiers qui établit sa résidence normale au Luxembourg au cours des deux premières années après l'obtention de son permis de conduire de la catégorie A (dorénavant A2) ou B, est considéré comme ayant terminé sa période de stage; il évite ainsi notamment l'obligation de se soumettre à la formation post-permis dispensée au Centre de Colmar-Berg. Les auteurs justifient leur démarche par leur souci d'éviter des discriminations entre titulaires du permis faisant procéder à la transcription ou à l'échange de leur permis étranger et ceux qui ne le font pas.

Quant au fond, le Conseil d'Etat estime que la période de stage et la formation post-permis constituent des contributions majeures en matière de sécurité routière de conducteurs novices, particulièrement exposés au risque d'accident. D'un point de vue formel, le fait pour un ressortissant communautaire d'établir sa résidence au Luxembourg place son permis de plein droit sous le régime de la loi luxembourgeoise avec toutes les conséquences que pareil « changement de nationalité » du permis de conduire comporte pour la validité de celui-ci. Toute exception à cette règle soulève à son tour, nonobstant les problèmes pratiques de l'extension de la formation post-permis aux nouveaux résidents, la question d'un traitement discriminatoire des personnes ayant obtenu leur permis au Luxembourg par rapport à celles venant y résider après avoir acquis leur permis dans un autre Etat membre de l'Union européenne depuis moins de deux ans. Le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas intérêt à maintenir les dispositions actuellement en vigueur en la matière, tout en estimant que l'Administration devrait s'organiser pour veiller à leur application conforme. En tout état de cause, l'obligation de transcription valant pour les permis délivrés par des pays tiers à l'Union européenne réduit d'autant le nombre des cas où il peut s'avérer difficile de connaître l'identité des titulaires en vue de pouvoir les avertir de la réglementation applicable.

Article 16

Le nouvel alinéa 3 qu'il est prévu d'ajouter au paragraphe 1^{er} de l'article 84 du Code de la route tient compte de la faculté des Etats membres d'autoriser l'accès direct (et non par étapes) au permis A, si le candidat est âgé de 24 ans au moins (cf. directive 2006/126/CE, article 4, paragraphe 3, sous c) i), mais uniquement pour les besoins de la reconnaissance des permis délivrés par un Etat membre ayant mis cette faculté à profit.

Tout en partageant le souci des auteurs de n'admettre la transcription des permis de conduire que si leurs titulaires offrent un minimum de garanties en matière de formation préparatoire et de vérification des

connaissances et de l'habilité de conduire, il estime que les alinéas 3 et 4 du paragraphe 2 en projet de l'article 84 précité auraient avantage à être combinés et libellés comme suit:

« La transcription des permis de conduire visés à l'alinéa 1^{er} 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 1952², ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975. »

En ce qui concerne le libellé projeté du paragraphe 5 de l'article 84 précité, le Conseil d'Etat rend attentif à l'incohérence du libellé avec celui du paragraphe 4 ou encore avec celui du dernier alinéa (version en projet) du paragraphe 1^{er} de l'article 83 qui n'évoquent pas l'échange, mais la transcription des permis militaires.

L'alinéa 2 du paragraphe 5 aura avantage à se lire comme suit:

« 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. »

Article 17

Sans observation.

Article 18

Sur un plan purement rédactionnel, il y aurait avantage au paragraphe 2 de l'article 18 de parler du « seuil d'âge » plutôt que de la « limite d'âge » qui conditionne l'accès au permis de conduire.

Article 19

L'article 87 du Code de la route que l'article sous examen a pour objet de modifier a trait à la durée de validité du permis de conduire. Contrairement aux directives antérieures en la matière, la directive 2006/126/CE prévoit une harmonisation de la durée de validité des différentes catégories (cf. article 7, paragraphe 2). Les catégories valables pour la conduite des véhicules légers seront dorénavant délivrées ou renouvelées pour des durées de 10 ans et celles valables pour la conduite des véhicules lourds pour des durées de 5 ans.

Le paragraphe 3 de l'article 7 de la directive autorise le Luxembourg à maintenir le contrôle médical à chaque renouvellement des catégories valables pour les véhicules lourds. L'examen médical reste par ailleurs

² 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 de grandes routes de trafic international, signés à Genève, le 16 septembre 1950.

prescrit pour le renouvellement des autres catégories à partir de l'âge de 60 ans du titulaire. En outre, la durée de validité réduite prévue pour les permis de conduire des conducteurs novices et des personnes âgées de plus de 70 ans peut également être maintenue.

Le Conseil d'Etat se demande si la modification de la périodicité du renouvellement des permis de conduire ne devrait pas être mise à profit pour prévoir également en relation avec le renouvellement des catégories valables pour la conduite des véhicules légers un premier contrôle médical obligatoire avant l'âge de 60 ans. Cette possibilité est d'ailleurs prévue formellement au dernier alinéa du paragraphe 3 de l'article 7 de la directive. Sa mise en application aurait, de l'avis du Conseil d'Etat, l'avantage d'obliger la quasi-totalité de la population luxembourgeoise de se soumettre à un examen médical à l'âge de 50 ans et de reconstituer ainsi une contribution à la médecine préventive à la fois efficace et facile à mettre en œuvre qui n'a été abandonnée qu'en 2009 au grand dam du suivi médical de la population indigène. En considération de sa dimension de mesure de médecine préventive, il faut par ailleurs se demander si la visite médicale en question ne serait pas susceptible d'être prise en charge par les caisses de santé.

Pour des raisons rédactionnelles, le Conseil d'Etat propose encore de modifier comme suit l'alinéa 2 du paragraphe 2 (version en projet) de l'article 87 du Code de la route:

« 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 5 ans. A partir de l'âge de 75 ans de leurs titulaires, les permis des catégories C, 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. »

Articles 20 et 21

Sans observation.

Article 22

Dans la mesure où le Conseil d'Etat a proposé à l'endroit des articles 4 et 7 de reprendre l'intégralité des dispositions réglementaires concernant le seuil d'âge prescrit pour l'accès à la conduite à l'article 73 du Code de la route, il échet de ne pas prévoir à l'article 173 de référence à l'article 76 (version en projet).

Article 23

Le Conseil d'Etat se demande si à l'alinéa 1^{er} du nouveau paragraphe 11 qu'il est projeté d'insérer à l'article 176 la référence à l'article 87 qui traite de la durée de renouvellement des permis de conduire ne devrait pas être remplacée par une référence à l'article 84 qui règle les modalités d'échange des permis de conduire. En tout état de cause, il est de droit que

les permis de conduire délivrés pour la première fois ou en cas de renouvellement sur base des dispositions transposant les nouvelles exigences européennes auront la durée de validité nouvellement prévue à l'article 87.

Quant à l'alinéa 2 dudit paragraphe 11, le Conseil d'Etat recommande de l'adapter à la proposition de texte afférente qu'il a formulée dans le cadre de son examen de l'article 16 et qui concerne le remplacement des alinéas 3 et 4 du paragraphe 2 de l'article 84 (version résultant du projet de règlement grand-ducal sous avis).

A l'alinéa 5 du même paragraphe, il semble avoir été omis de mentionner le rapport puissance/poids, qui ne doit pas dépasser 0,1 kW/kg, parmi les critères de définition des motocycles légers pouvant être conduits sous le couvert de la future catégorie A1 du permis de conduire. Si tel est le cas, il y aura lieu de redresser cette omission.

Article 24

Sans préjudice de la proposition d'agencement des modifications reprises à l'endroit des observations du présent avis relatives à la structure du dispositif, l'intitulé complet du règlement grand-ducal à modifier doit être repris dans la phrase introductive.

Article 25

L'article sous examen prévoit des modifications à apporter à l'article 10 du règlement précité du 8 août 2000 qui a trait entre autre à l'exercice de la profession d'instructeur d'auto-école. Le Conseil d'Etat tient à rappeler d'abord son observation formulée dans le cadre des considérations générales quant à la conformité de ce règlement grand-ducal avec la directive « Services ».

Sans préjudice de ses observations quant à la façon de structurer correctement le dispositif, le Conseil d'Etat signale que, dans la phrase introductive de l'article sous examen, il y a lieu de reprendre l'intitulé intégral du règlement grand-ducal à modifier.

Les modifications envisagées ne donnent pas lieu à observation.

Article 26

Sans observation.

Article 27

L'article sous examen prévoit de remplacer l'article 17 du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000.

Le point A) de l'article 17 à modifier a trait à l'équipement d'une auto-école prescrit en relation avec l'enseignement théorique.

Le Conseil d'Etat se demande si le matériel prévu au point 1), sous d) a encore sa raison d'être. En tout état de cause, il ne comprend pas pourquoi il serait obligatoire pour l'enseignement théorique dispensé aux candidats aux catégories du permis autorisant la conduite de deux-roues motorisés, mais il en conçoit l'utilité pour l'enseignement valant pour les catégories autorisant la conduite de véhicules lourds. Il est d'avis que la modification en projet pourrait servir de cadre pour limiter l'exigence du point 1), sous d) à la seule instruction théorique des catégories du permis autorisant la conduite de véhicules lourds.

Les modifications projetées du point B) tiennent compte des exigences qui se dégagent pour les véhicules d'examen du point B de l'annexe II de la directive 2006/126/CE. A cet égard, différentes observations s'imposent:

Alors que les modifications apportées au règlement grand-ducal du 8 août 2000 ont pour objet de transposer une directive dont le but majeur consiste à harmoniser les conditions d'obtention et de validité des permis de conduire à l'intérieur de l'Union européenne, le Conseil d'Etat se demande pourquoi les exigences concernant la conception et la configuration des véhicules d'écolage restent à divers égards plus rigoureuses que celles prévues par la directive à transposer. Cette observation vaut en particulier pour les véhicules de la catégorie CE pour lesquels le texte en projet prévoit une masse maximale autorisée d'au moins 21.000 kg, tandis que la directive limite cette exigence à 20.000 kg.

Le texte prévoit par ailleurs d'équiper plusieurs des catégories de véhicules d'écolage par « deux rétroviseurs de chaque côté ». Le Conseil d'Etat admet que pour des raisons de sécurité et de visibilité vers l'arrière l'une des pairs est destinée au candidat-conducteur et l'autre à l'instructeur responsable de la formation. Si tel est le cas, il faudra le préciser dans le texte.

En définissant la capacité de transport des véhicules destinés à prendre à bord des passagers, la directive se réfère au nombre des passagers à transporter tandis que les dispositions sous avis continuent à évoquer les places assises entières dont est muni le véhicule.

Sur le plan rédactionnel, le règlement (CEE) n° 3821/85 mentionné à plusieurs reprises s'écrit correctement avec une initiale minuscule du sigle «n°». Dans les énumérations du genre de celle de l'alinéa 1^{er} de l'article 17 en projet, il faut éviter l'insertion de phrases entières.

Au point 4, alinéa 2, il convient d'écrire, sans préjudice de l'observation qui précède, « ... il peut être dérogé au critère de la longueur minimale de la voiture ».

A l'alinéa 3 qui suit, le Conseil d'Etat note que les articles 21 et 23 du Code de la route mentionnent les pneumatiques de type M+S, mais que la notion de « pneus neige » n'apparaît pas dans le Code de la route. Il propose de se tenir également dans le contexte sous examen à la seule terminologie du Code de la route.

A l'alinéa 4 du point 4, le libellé retenu semble imposer l'obligation d'enlever ou de masquer lors de l'examen pratique le panneau lumineux dont les véhicules d'écolage peuvent être équipés. Le Conseil d'Etat admet que tel n'est pas l'intention des auteurs et il propose de revoir comme suit la rédaction de cet alinéa:

« Lors de l'instruction pratique et lors de l'examen pratique, ces véhicules peuvent être équipés ... dispensée. Si le véhicule ne sert pas à l'instruction pratique ou à la réception d'un examen pratique, le panneau doit être enlevé ou masqué. »

A l'alinéa 2, après le point 13, il est question de « places assises ... confortables et auxquelles doit correspondre une partie non encombrée du plancher ». Si le deuxième critère a un caractère objectif et vérifiable, tel n'est pas le cas pour le qualificatif « confortable ». Afin d'éviter des interprétations divergentes, sources de malentendus, voire de litiges, le Conseil d'Etat propose de remplacer l'adjectif « confortable » par une référence à une largeur minimale.

Les dispositions de l'alinéa 4 qui suit le même point 13 ne sont pas en ligne avec le commentaire afférent des auteurs. Comme elles sont en plus partiellement récurrentes par rapport à l'avant-dernier alinéa de l'article 17, le Conseil d'Etat propose d'en faire abstraction.

A l'alinéa 5 à compter du point 13, il faut écrire « procès-verbal d'agréation ».

A l'antépénultième alinéa de l'article, il faut se référer aux chiffres « 1), 2) et 3) du point B) » pour ce qui concerne les vestes de sécurité visées.

En outre, il n'est pas correct de désigner l'instructeur comme passager alors qu'en vertu de l'article 20 du règlement grand-ducal du 8 août 2000 l'instructeur « est considéré comme seul conducteur du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'examen pratique ». Le Conseil d'Etat propose d'écrire « ... l'accompagnant soit en ayant pris place sur le véhicule d'écolage soit en le suivant sur un motorcycle... ».

Enfin, tout en notant qu'en vertu du dernier alinéa de l'article 17 (version en projet) les véhicules servant à l'apprentissage et à l'examen pratique de la catégorie F peuvent être mis à la disposition par le candidat et non pas par l'auto-école, le Conseil d'Etat aimerait évoquer un autre cas de figure qu'il lui semble indiqué de traiter de la même façon. En effet, en vue de permettre à des personnes atteintes de certains handicaps d'accéder à la conduite, l'apprentissage et l'examen pratiques doivent se faire sur des véhicules spécialement aménagés en fonction de l'handicap du conducteur. Ces véhicules sont normalement mis à disposition par les candidats, soit que ceux-ci les ont déjà acquis en vue de les utiliser suite à la réussite de l'examen, soit qu'il s'agit de véhicules spécialement aménagés tenus à la disposition des handicapés par des institutions spécialisées. Le Conseil d'Etat demande que dans la lignée de l'article 5, paragraphe 2 de la directive à transposer, cette hypothèse soit également prise en compte dans le cadre dudit article 17.

Article 28

Le Conseil d'Etat note que la modification prévue de l'article 20 du règlement grand-ducal du 8 août 2000 se limite à adapter la dénomination des catégories de permis, telle que celle-ci résulte de la nouvelle nomenclature de la directive 2006/126/CE.

Si la modification en question ne donne pas lieu à observation de sa part, le Conseil d'Etat tient pourtant à attirer l'attention sur la récurrence qui existe entre la première et la deuxième phrases de l'alinéa 1^{er} de l'article 20 à modifier dudit règlement grand-ducal. Il propose de limiter le libellé de cet alinéa 1^{er} à l'une des deux phrases.

Article 29

Sans observation.

Article 30

Afin d'éviter des incohérences entre les alinéas 1 et 2 de l'article 23 du règlement grand-ducal du 8 août 2000 (version résultant du règlement grand-ducal du 21 mai 2011) et l'article 42 du règlement en projet, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction de l'alinéa 1^{er} dudit article 23 soumis à modification aux termes de l'article sous examen. Retenir le contraire reviendrait à appliquer les exigences de l'annexe II de la directive 2006/126/CE relatives à la configuration et à l'équipement des véhicules d'écolage bien avant l'entrée en vigueur du nouveau cadre réglementaire relatif à la formation préparatoire et à la validité des permis de conduire.

Le Conseil d'Etat se demande encore pourquoi le relevé des véhicules repris à l'alinéa 3 dudit article 23 ne reproduit que partiellement les dérogations autorisées par l'annexe II de la directive 2006/126/CE (cf. alinéa final du point 5 de l'annexe II).

Enfin, la façon des auteurs de calculer l'échéance de la période dérogatoire prévue par la disposition dont question ci-avant lui semble erronée, tout en notant qu'une application correcte de l'exigence européenne conduirait à un non-sens. L'annexe II de la directive 2006/126/CE (point 5, alinéa final) renvoie à la date d'entrée en vigueur de la directive 2000/56/CE de la Commission du 14 septembre 2000 modifiant la directive 91/439/CE du Conseil relative au permis de conduire, tout en y ajoutant 10 ans pour fixer l'échéance de la période dérogatoire. Aux termes de l'article 3 de la directive 2000/56/CE, l'entrée en vigueur est fixée au « vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes », soit le 21 septembre 2000. La directive 2000/56/CE est donc entrée en vigueur le 11 octobre 2000. En y ajoutant 10 ans, l'échéance de la période dérogatoire visée à l'annexe II de la directive 2006/126/CE se situe dès lors au 11 octobre 2010, date entre-temps révolue. Les auteurs semblent à leur tour se référer à l'échéance du délai de transposition de la directive 2000/56/CE qui, en vertu de son article 2, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est fixée au 30 septembre 2003. En y ajoutant les 10 ans évoqués à l'annexe II de la directive 2006/126/CE, l'échéance de la

période dérogatoire qu'elle prévoit serait dans ces conditions le 30 septembre (et non le 1^{er} octobre) 2013.

Articles 31 à 33

Sans observation.

Article 34

Sauf à disposer que la modification prévue par l'article sous examen vise l'alinéa 1^{er} et non le paragraphe 1^{er} de l'article *3bis* du règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire, cet article ne donne pas lieu à observation.

Articles 35 à 39

Sans observation, sauf à redresser dans chacun des articles sous examen la même erreur que celle déjà évoquée lors de l'examen de l'article 34.

Article 40

En analysant les articles 7, 8 et 9 du projet de règlement grand-ducal sous examen, le Conseil d'Etat a attiré l'attention des auteurs que pour les seuils d'âge dérogatoires aux exigences de la directive 2006/126/CE dont bénéficient les chauffeurs ayant suivi la qualification professionnelle prévue par la loi précitée du 8 juin 2009, il y a lieu de se référer au règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité et non pas à la loi du 5 juin 2009. En effet, c'est l'article 6 du règlement grand-ducal qui prévoit les seuils d'âge spéciaux.

Les modifications projetées ne donnent pas lieu à observation.

Article 41

L'article sous examen a pour objet d'adapter le catalogue des avertissements taxés annexé au règlement grand-ducal précité du 26 août 1992.

Dans la mesure où les modifications que le Conseil d'Etat a proposé d'apporter au projet de règlement grand-ducal sous avis seront suivies et où elles comportent des interdictions ou des obligations pour les instructeurs d'auto-écoles ou les usagers de la route, candidats au permis de conduire ou titulaires d'un permis de conduire, il y aura lieu d'adapter en conséquence l'article 41.

Quant au point a) du paragraphe 1^{er} de cet article, le Conseil d'Etat ressent des difficultés pour accepter le libellé proposé qui présente l'instructeur accompagnant un candidat sur un véhicule d'écologie à deux

roues comme passager, alors qu'en vertu de l'article 20 du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000 l'instructeur « est considéré comme seul conducteur du véhicule servant à l'apprentissage ». Il propose d'adapter le libellé proposé conformément à sa proposition de texte afférente à l'endroit de l'article 27.

Article 42

De l'avis du Conseil d'Etat, il semble judicieux de reporter l'entrée en vigueur des modifications prévues par le règlement en projet à la date d'application de la directive 2006/126/CE que celle-ci fixe à son article 16, paragraphe 2 au 19 janvier 2013.

Rien n'empêche par ailleurs les auteurs à retenir une entrée en vigueur de la modification de l'article 90 du Code de la route dans le délai usuel de la publication des actes légaux et réglementaires au Mémorial, alors que cette modification n'est pas fonction de la directive précitée.

Article 43

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 15 novembre 2011.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Georges Schroeder