

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE LOI
modifiant la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR)

1 INTRODUCTION

1.1 Résumé

Dans le contexte de révision de la loi sur la circulation routière (LCR) et d'augmentation prévisible des activités du Service des automobiles et de la navigation (SAN) en ce qui concerne notamment les mesures administratives (retrait de permis, examen de l'aptitude à la conduite, etc.), le présent projet propose de simplifier les procédures administratives en permettant au SAN de déléguer les compétences aux collaborateurs spécialisés du Service, sans passer par une délégation du Conseil d'Etat, d'optimiser les procédures et le travail des collaborateurs spécialisés et donc, de répondre de manière plus rapide aux administrés.

1.2 Situation actuelle

D'une part, la loi vaudoise sur la circulation routière (LVCR) prévoit que le Département de la Sécurité et de l'Environnement (DSE) est l'autorité cantonale chargée de l'exécution des prescriptions en matière de circulation routière (art. 3 LVCR). Le Conseil d'Etat a donc, conformément à l'article 67 de la loi sur l'organisation du Conseil d'Etat (LOCE), décidé de déléguer les compétences suivantes – non attribuées par la LVCR – au SAN : compétences en matière de délivrance et retrait de permis de circulation, de permis de conduire ou de permis de moniteurs de conduite, de contrôles techniques des véhicules, d'organisation de formation et de perfectionnement des experts de la circulation, de délivrance d'autorisations spéciales.

Selon cette décision de délégation de compétence, seuls les cadres supérieurs du SAN sont habilités à prendre des décisions en matière d'admission à la circulation routière. Or, certaines décisions administratives du SAN pourraient être rendues, en fonction des compétences métiers de chaque collaborateur, par des collaborateurs non cadres supérieurs.

D'autre part, le DSE – respectivement le SAN – doit entendre le conducteur à l'égard duquel il envisage de prendre une mesure (retrait du permis de conduire, interdiction de conduire pour les titulaires d'un permis de conduire étranger ou avertissement) avant de prononcer la décision administrative. Une telle décision du SAN est ensuite susceptible de réclamation, gratuite, auprès du même service qui réexamine donc, de manière approfondie, la décision prise.

Or, dans le cas de nombreuses décisions bien spécifiques, qui correspondent au minimum légal pour excès de vitesse ou conduite en état d'ébriété, il n'est pas possible de déroger au droit fédéral : la durée de la mesure prise ne peut ainsi pas être diminuée. Dans de tels cas, les déterminations écrites des intéressés, transmises préalablement à la décision, ne permettent en principe pas – sauf circonstances très exceptionnelles – une modification de la décision. Cas échéant, une modification pourrait

intervenir dans le cadre de la procédure de réclamation gratuite auprès du SAN.

A cet égard, il faut encore préciser que les intéressés susceptibles de faire l'objet d'une telle mesure spécifique (durée correspondant au minimum légal pour ivresse ou vitesse), peuvent s'attendre à faire l'objet d'une décision. En effet, soit ils ont été interpellés par la police dans le cadre d'un contrôle routier (vitesse ou alcool), soit ils ont reçu un courrier leur demandant de confirmer l'identité du conducteur du véhicule contrôlé à une vitesse supérieure à la vitesse autorisée mais n'ayant pas été interpellé.

Par ailleurs, il convient d'indiquer qu'en 2012, le SAN a rendu un total de 6278 décisions d'avertissement, 9494 décisions de retraits de permis de conduire et 2466 décisions d'interdictions de conduire, soit un total de 18236 mesures administratives. Sur ce total, il a prononcé 4473 avertissements pour excès de vitesse et 896 pour ivresse au volant (taux entre 0,5 et 0,79 pour mille), 2856 retraits de permis de conduire pour excès de vitesse d'une durée de 1 ou 3 mois et 729 retraits de permis de conduire pour conduite en état d'ébriété d'une durée de 3 mois (minimum légal). Force est donc de constater que 8954 mesures administratives sont basées sur des faits clairement établis et ne peuvent pas voir leur durée diminuer par des déterminations écrites des intéressés ou des circonstances particulières (absence d'antécédent, besoin professionnel, etc.). En effet, elles correspondent aux minima légaux prévus par la LCR et la jurisprudence, qui stipulent que toutes les circonstances doivent être prises en compte pour fixer la durée du retrait mais que les durées minimales ne peuvent être réduites (art. 16 al. 3 LCR).

Bien que les décisions simples (8954) sont traitées par les collaborateurs de la division droit de conduire, elles sont toutes signées et donc examinées et validées par les collaborateurs habilités selon la délégation de compétence décidée par le Conseil d'Etat, à savoir, au niveau de la dite division 5 personnes (représentant 4,4 ETP). Le fait que ces décisions aient un double traitement (collaborateurs et collaborateurs supérieurs) entraîne inévitablement une perte d'efficacité s'agissant du traitement des décisions plus compliquées, sur réclamation ou lorsque des antécédents ou des justes motifs entrent en ligne de compte. De telles décisions peuvent donc attendre jusqu'à 3 à 6 mois pour pouvoir être traitées par les collaborateurs supérieurs.

1.3 Situation future

Au niveau fédéral, le programme Via sicura, ayant pour but de renforcer la sécurité routière et de réduire de façon significative le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes, implique des modifications du droit sur la circulation routière et un nombre important de mesures qui sont, respectivement vont entrer en vigueur entre le 1^{er} janvier 2013, le 1^{er} janvier 2014 et le 1^{er} janvier 2015.

Certaines de ces mesures auront un impact important sur le nombre de cas où le SAN devra enquêter sur l'aptitude à la conduite automobile. En effet, la LCR imposera une enquête en présence de certains faits, et plus particulièrement en cas de taux élevé d'alcool dans le sang, soit 1,6 gramme pour mille à la première ivresse. Actuellement, la jurisprudence impose une telle enquête lors d'une première ivresse avec un taux de 2,5 gramme pour mille dans le sang et 1,6 gramme pour mille en cas de récidive.

Le nombre de dossiers pour lesquels une enquête devra être ordonnée devrait doubler dès l'entrée en vigueur de cette mesure au 1^{er} janvier 2014. Il faut encore préciser que de telles investigations entraînent un nombre important d'opérations sur un même dossier, à savoir une décision de retrait préventif du permis de conduire – susceptible de réclamation –, un examen préliminaire et une demande d'expertise, un examen du rapport d'expertise, un préavis et une décision de retrait après expertise – susceptibles de réclamation –, et un suivi des mesures imposées en cas d'inaptitude en vue de la restitution éventuelle du droit de conduire.

1.4 Objectifs du projet de révision présenté

Ce projet de révision a deux objectifs principaux, qui s'inscrivent dans le programme de simplification administrative de l'Etat de Vaud et qui répondent au mandat que le Conseil d'Etat avait donné au projet CODEX 2010 de faciliter le travail des autorités administratives ayant à rendre un grand nombre de décisions. Les révisions proposées vont permettre un gain de temps au niveau du traitement des dossiers et une optimisation de l'utilisation des ressources en personnel du SAN.

Le premier objectif est d'attribuer les compétences principales en matière d'admission à la circulation routière au SAN, ceci tout en maintenant les compétences déjà attribuées à des autres entités de l'Etat de Vaud par la LVCR (Polices, Département en charge des routes et Département en charge des travailleurs) et en créant une compétence subsidiaire au DSE (Département en charge de la circulation routière). Une telle mesure va permettre au Chef du SAN de délimiter quelles sont les compétences métiers de chaque collaborateur et de répartir ainsi la charge de travail sur l'ensemble des collaborateurs. Le but principal est de permettre à des collaborateurs non cadres supérieurs de la division droit de conduire de signer des décisions administratives bien délimitées, pour décharger les personnes titulaires d'une compétence déléguée par le Conseil d'Etat. Les collaborateurs supérieurs, ainsi déchargés des tâches plus simples, pourront alors se consacrer aux activités qui nécessitent des connaissances spécifiques (juridiques) plus importantes ou des mesures d'investigation ou d'examen plus grandes, à savoir entre autres, des décisions de retrait de permis de conduire avec antécédents ou circonstances particulières liées au conducteur ou des décisions sur réclamation.

Le deuxième but du projet est d'instaurer la possibilité de prendre une décision directe, sans entendre préalablement les intéressés, pour toutes les décisions spécifiques d'avertissement ou de retrait d'admonestation qui correspondent au minimum légal de 1 à 3 mois prévu par la LCR en cas de conduite en état d'ébriété ou d'excès de vitesse. Une telle mesure permettra d'éviter l'étape du préavis aux intéressés et donc de rendre plus rapidement une décision. Les intéressés, qui peuvent en l'occurrence s'attendre à une décision administrative suite à leur interpellation par la police ou à l'information écrite reçue, pourront donc connaître plus rapidement la décision prise à leur rencontre, décision dont la durée ne peut – sauf circonstances très exceptionnelles et rarissimes – être diminuée par des déterminations écrites. Si la personne concernée par une telle décision devait être mise au bénéfice des circonstances particulières, la procédure de réclamation gratuite – traitée par un collaborateur supérieur – permettra, cas échéant, une modification de la décision.

2 CADRE JURIDIQUE DANS LEQUEL S'INSCRIT LA MODIFICATION

Avant d'entamer une procédure de révision de la LVCR, la question s'est posée de savoir si, en l'état actuel de la législation, des collaborateurs non juristes étaient en mesure de signer des décisions et s'il était possible de se dispenser d'inviter des administrés visés par une mesure d'avertissement ou de retrait de conduire correspondant à un minimum légal à exercer leur droit d'être entendu.

D'une part, sans modification légale, il n'est pas possible de déléguer la compétence de prendre des décisions en matière de circulation à des collaborateurs non cadres supérieurs. En effet, au vu de la décision de délégation de compétence du DSE, les tâches d'exécution peuvent être confiées à des collaborateurs du SAN mais les décisions doivent au moins être prises, et donc signées ou au minimum contresignées par un cadre supérieur.

D'autre part, le droit d'être entendu est une garantie constitutionnelle de procédure – fixée en outre par l'article 21 LVCR – et il ne peut ainsi être systématiquement violé et ce même s'il peut être réparé par la procédure de réclamation gratuite. Ce droit est absolu et doit être respecté dans tous les cas.

Toutefois, ni la loi ni la jurisprudence n'interdisent d'entendre le conducteur dans le cadre d'une procédure de réclamation, car cette procédure a lieu devant l'autorité de première instance et est

gratuite. Les tribunaux considèrent en effet que le droit d'être entendu est violé seulement lorsque l'autorité ne permet pas au conducteur de faire usage de ce droit en première instance (Exposé des motifs et projets de loi relatif à la réforme de la juridiction administrative et de la juridiction des assurances sociales – CODEX 2010 volet "droit public", n° 4.23).

Il n'y a donc pas de violation du droit d'être entendu s'il est prévu dans la loi que des décisions peuvent être rendues de manière directe, dans un contentieux de masse et si ces décisions sont susceptibles d'une procédure de réclamation auprès de la même autorité.

De plus, les personnes concernées par une mesure administrative visée par l'alinéa 1bis de l'article 21 du projet LVCR peuvent s'attendre à une mesure vu l'interpellation par la police ou le courrier y relatif.

Dès lors qu'un report de l'exercice du droit d'être entendu au stade de la procédure de réclamation peut être envisagé à condition d'être expressément prévu par la loi, de répondre à un intérêt public prépondérant (nécessité de faire face à un contentieux de masse) et de respecter le principe de la proportionnalité, seule une modification de la LVCR peut permettre une telle procédure.

3 COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLE

Préambule:

Les lois concernées sont ajoutées dans le préambule pour plus de clarté et afin de n'avoir plus que les abréviations dans le texte. Il y avait également un certain nombre d'abréviations mentionnées dans la loi mais sans indication de la loi concernée.

Art. 1 Champ d'application

Les lois principales étant désormais mentionnées en préambule, il s'agit d'une modification rédactionnelle concernant l'application des règles de la circulation routière et des amendes d'ordre.

Art. 3 Département en charge de la circulation routière

La compétence subsidiaire au DSE (Département en charge de la circulation routière) doit être maintenue.

Art. 3a Service en charges des automobiles

Actuellement, c'est le DSE qui est chargé de l'exécution des prescriptions fédérales en matière de circulation routière et le SAN agit sur la base d'une décision de délégation de compétence (art. 67 LOCE). Conformément à cette décision, ce sont donc en pratique d'ores et déjà seuls les cadres supérieurs du SAN qui rendent les décisions administratives, notamment de retrait de permis de conduire. Or, certaines décisions administratives simples (avertissement et retrait de permis dont la durée correspond au minimum légal, retrait du permis de circulation ou de l'autorisation d'exercer en tant que moniteurs de conduite) pourraient être prises par des collaborateurs avec des connaissances et compétences métiers suffisantes, mais non cadres supérieurs.

Afin de permettre au Chef du SAN de déléguer les signatures à l'intérieur du service, en fonction des compétences de chaque collaborateur, sans passer par une décision du Conseil d'Etat, il est nécessaire de donner la compétence au service plutôt qu'au département.

Toutes les tâches qui étaient déléguées selon décision du Conseil d'Etat sont mentionnées de manière claire dans l'article 3a du projet LVCR.

Art. 8 Autorités communales

Il s'agit d'une modification rédactionnelle. La loi étant mentionnée en préambule, l'abréviation est suffisante.

Art. 15 b) Extension de la compétence municipale

Il s'agit d'une modification rédactionnelle. La loi étant mentionnée en préambule, l'abréviation est

suffisante.

Art. 21 Retrait de permis, interdiction et avertissement

Le préavis d'ouverture de la procédure (droit d'être entendu) est supprimé et la possibilité de rendre une décision directe est donnée au service en charge de la circulation routière dans des cas bien spécifiques, qui sont précisés à l'alinéa 1bis. L'avertissement figurant dans ces cas spécifiques, il doit être retiré de l'alinéa 1.

Le but de cette modification est de simplifier la procédure administrative, de rendre des décisions plus rapidement et de décharger les collaborateurs de la division droit de conduire pour les cas où des déterminations écrites des personnes concernées n'entraînent aucune modification de la décision, sauf circonstances très exceptionnelles – qui peuvent toujours être invoquées au cours de la procédure de réclamation.

Le fait de ne plus entendre préalablement la personne concernée avant de rendre une décision, susceptible de réclamation gratuite, n'est pas en l'espèce une violation du droit d'être entendu. En effet, d'une part la personne concernée a été informée et peut s'attendre à une décision dans les cas prévus (interpellation par la police ou courrier relatif à l'infraction constatée). D'autre part, et conformément à la doctrine et à la jurisprudence, ne pas entendre les parties avant de rendre une décision susceptible d'opposition ou de réclamation n'est pas une violation du droit d'être entendu si l'exception est ancrée dans une loi et s'il s'agit de contentieux de masse (T. TANQUEREL, *Manuel de droit administratif*, éd. Schulthess 2011, n° 1535).

Art. 27 Communication des décisions et jugements

Le service en charge des automobiles remplace le département vu que la compétence de prendre des décisions administratives en matière d'admission à la circulation incombe au service.

Art. 28 Dispositions complémentaires

Le service en charge des automobiles remplace le département vu que la compétence de prendre des décisions administratives en matière d'admission à la circulation incombe au service.

4 CONSEQUENCES

4.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

Néant.

4.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Les mesures proposées vont permettre au SAN d'intégrer une partie des prestations supplémentaires attendues avec l'entrée en vigueur des nouvelles mesures liées au programme Via sicura.

Elles permettront également une réduction des charges (frais de port env. 10'000.-) ainsi qu'une réduction des appels téléphoniques à la centrale.

4.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économiques

En cas de refus, des ressources supplémentaires devront être accordées pour faire face à l'importante augmentation des prestations.

4.4 Personnel

Les modifications de la LCR relatives au programme fédéral Via sicura vont entraîner un besoin en personnel important (5 à 6 personnes au niveau des mesures administratives) dès le 1^{er} janvier 2014. Le fait d'accepter le projet de modification présenté permettra de gagner en efficacité et en temps pour les collaborateurs supérieurs en ce qui concerne les tâches déjà attribuées au SAN et donc, vraisemblablement, de limiter le besoin en personnel à 2 ou 3 postes supplémentaires.

4.5 Communes

Néant.

4.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Néant.

4.7 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet met en oeuvre la mesure 5.4 visant à poursuivre le processus de simplification de l'organisation et du fonctionnement de l'administration, y compris dans une optique de maîtrise des coûts. En effet, les objectifs du projet présenté sont un gain en temps de traitement et en efficacité, par une répartition optimale de la charge de travail en fonction de chaque collaborateur. Il y a en l'occurrence une optimisation du fonctionnement du SAN sans coût supplémentaire pour les tâches actuellement confiées.

4.8 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

4.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

4.10 Incidences informatiques

Néant.

4.11 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

4.12 Simplifications administratives

La procédure de traitement des dossiers simples – pour les cas spécifiés à l'article 21 du projet LVCR – va être accélérée et les personnes concernées vont être informées de manière plus rapide et directe de la mesure à laquelle elles seront soumises.

Les collaborateurs supérieurs pourront être déchargés des tâches simples et se consacrer aux cas plus compliqués, nécessitant des expertises, des examens complémentaires et complexes.

4.13 Autres

Néant.

5 CONCLUSION

Fondé sur ce qui précède, le Conseil d'Etat à l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de loi ci-après.

Texte actuel

Projet

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation
routière

du 5 juin 2013

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat

décète

Article premier

¹ La loi sur la circulation routière du 25 novembre 1974 est modifiée
comme il suit:

Préambule

vu la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) du 19 décembre 1958

vu l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière (OCR)
du 13 novembre 1962

vu l'ordonnance fédérale réglant l'admission des personnes et des véhicules
à la circulation routière (OAC) du 27 octobre 1976

vu l'ordonnance fédérale sur l'assurance des véhicules (OAV)
du 20 novembre 1959

vu la loi fédérale sur les amendes d'ordre (LAO) du 24 juin 1970

vu l'ordonnance fédérale sur les amendes d'ordre (OAO) du 4 mai 1996

vu l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR)
du 5 septembre 1979

Texte actuel

Art. 1 Champ d'application

¹ La présente loi régit l'application dans le canton de Vaud des lois fédérales sur la circulation routière (LCR) et sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route (LAO) , ainsi que de leurs dispositions d'exécution .

Art. 3 Département en charge de la circulation routière

¹ Le département en charge de la circulation routière (ci-après :le département) est l'autorité cantonale chargée de l'exécution des prescriptions fédérales en matière de circulation routière, sauf disposition contraire de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution.

Projet

vu l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1) du 19 juin 1995

vu l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2) du 6 mai 1981

Art. 1 Champ d'application

¹ La présente loi régit l'application dans le canton de Vaud des règles fédérales sur la circulation routière et sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route, ainsi que leurs dispositions d'exécution.

Art. 3 Département en charge de la circulation routière

¹ Le département en charge de la circulation routière (ci-après : le département) prend les décisions et les mesures en matière de circulation routière qui ne sont pas attribuées à une autre autorité par la présente loi ou ses dispositions d'exécution.

Art. 3a Service en charge des automobiles

¹ Le Service en charge des automobiles (ci-après : le service) est l'autorité cantonale chargée de l'exécution des prescriptions fédérales en matière d'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière.

² A ce titre, il est compétent pour :

1. délivrer, refuser et retirer des permis de conduire et d'élèves conducteurs ainsi que des autorisations de transporter des personnes à titre professionnel ;
2. délivrer, refuser et retirer des permis de circulation et des plaques de contrôle ;
3. procéder à l'expertise et aux contrôles subséquents des véhicules ;
4. délivrer des autorisations spéciales en matière de circulation

Texte actuel

Projet

routière ;

5. prononcer l'interdiction de conduire un cycle, un véhicule à traction animale ou un véhicule automobile ne nécessitant pas de permis de conduire ;
6. prononcer l'interdiction de faire usage d'un permis étranger ou international.

³ En matière de circulation routière, il est également compétent pour :

1. délivrer et retirer des permis de moniteurs de conduite et exercer la surveillance de l'activité des moniteurs ;
2. délivrer des autorisations aux organisateurs, formateurs ou animateurs de cours en relation avec la circulation routière ;
3. organiser la formation et le perfectionnement des experts de la circulation ;
4. organiser des cours de sécurité routière ;
5. délivrer des facilités de stationnement pour personnes à mobilité réduite.

⁴ Il exerce en outre toutes les tâches et compétences qui lui sont attribuées par les dispositions d'exécution de la présente loi.

Art. 8 Autorités communales

¹ Outre les pouvoirs qui leur sont délégués en vertu de la présente loi, les communes sont compétentes pour réglementer le service des taxis.

² Les communes sont également l'autorité compétente au sens de l'article 20, alinéas 1 et 2, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) .

Art. 8 Autorités communales

¹ sans changement.

² Les communes sont également l'autorité compétente au sens de l'article 20, alinéas 1 et 2 OCR.

Texte actuel

Art. 15 b) Extension de la compétence municipale

¹ Dans la mesure où la police communale est habilitée à constater et dénoncer l'infraction, l'autorité municipale de la commune où l'infraction a été commise est compétente pour réprimer par voie d'amende d'ordre perçue par les policiers communaux ou par voie de sentence municipale les contraventions mentionnées dans l'annexe I de l'ordonnance sur les amendes d'ordre .

² Lorsque l'une des infractions mentionnées à l'alinéa précédent est constatée par un agent de la police cantonale, elle sera réprimée par l'autorité préfectorale.

Art. 21 Retrait de permis, interdiction et avertissement

¹ Lorsque le département envisage de prononcer à l'égard d'un conducteur une mesure de retrait de permis, d'interdiction de conduire ou un avertissement, il en avise l'intéressé en lui donnant un délai raisonnable pour consulter le dossier et se déterminer oralement ou par écrit.

² La décision rendue par le département peut faire l'objet d'une réclamation. La loi sur la procédure administrative est applicable.

Projet

Art. 15 b) Extension de la compétence municipale

¹ Dans la mesure où la police communale est habilitée à constater et dénoncer l'infraction, l'autorité municipale de la commune où l'infraction a été commise est compétente pour réprimer par voie d'amende d'ordre perçue par les policiers communaux ou par voie de sentence municipale les contraventions mentionnées dans l'annexe I OAO.

² sans changement.

Art. 21 Retrait de permis, interdiction et avertissement

¹ Lorsque le service envisage de prononcer une mesure de retrait de permis ou d'interdiction de conduire, il en avise l'intéressé en lui donnant un délai raisonnable pour consulter le dossier et se déterminer oralement ou par écrit.

^{1bis} Le service peut rendre une décision directe, sans entendre préalablement l'intéressé, lorsqu'il prononce:

1. un avertissement
2. une mesure de retrait de permis ou d'interdiction de conduire en cas d'excès de vitesse ou de conduite en état d'ébriété et dont la durée correspond au minimum légal d'un ou trois mois prévu par la LCR.

² La décision rendue par le service peut faire l'objet d'une réclamation gratuite. La loi sur la procédure administrative est applicable.

Texte actuel

Art. 27 Communication des décisions et jugements

¹ Dans les limites arrêtées par le Conseil d'Etat, les autorités de répression mentionnées au chapitre III envoient au département une copie de leurs décisions et jugements rendus en application de la loi sur la circulation routière, de la présente loi ou de leurs dispositions d'exécution.

Art. 28 Dispositions complémentaires

¹ Le Conseil d'Etat fixe par voie d'arrêté les dispositions d'exécution ou de droit transitoire nécessaires à l'application de la présente loi notamment :

- la composition et la procédure de la Commission consultative de circulation ;
- les communications des autorités de répression au département.

Projet

Art. 27 Communication des décisions et jugements

¹ Dans les limites arrêtées par le Conseil d'Etat, les autorités de répression mentionnées au chapitre III envoient au service une copie de leurs décisions et jugements rendus en application de la loi sur la circulation routière, de la présente loi ou de leurs dispositions d'exécution.

Art. 28 Dispositions complémentaires

¹ Le Conseil d'Etat fixe par voie d'arrêté les dispositions d'exécution ou de droit transitoire nécessaires à l'application de la présente loi notamment :

- sans changement
- les communications des autorités de répression au service.

Art. 2

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 juin 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean