

N° 6566⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013

PROJET DE LOI**facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(22.10.2013)

Par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 29 mars 2013, le Conseil d'Etat a été saisi du projet de loi sous objet, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact et une fiche financière.

La lettre de saisine précitée signalait encore que les avis des cinq chambres professionnelles avaient été demandés. Elle précisait en outre que la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière prévoit un délai de transposition venant à échéance le 7 novembre 2013.

Le tableau de correspondance à joindre aux projets d'actes normatifs portant transposition de directives européennes ne figurait pas dans le dossier transmis au Conseil d'Etat.

Par dépêches des 21 juin et 26 juillet 2013, l'avis de la Chambre de commerce et celui de la Chambre des métiers ont été communiqués au Conseil d'Etat.

L'avis de la Commission nationale pour la protection des données (n° 385/2013) du 25 juillet 2013 lui est parvenu par dépêche du 11 octobre 2013.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Soucieuse d'améliorer la sécurité sur les routes européennes, l'Union européenne s'est engagée dans la lutte contre les accidents de la circulation. L'article 91 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne énumère ainsi „les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports“ parmi les objectifs de la politique commune des transports.

La directive sous objet range l'application cohérente des infractions qui affectent gravement la sécurité routière et qui sont commises à l'intérieur de l'Union européenne parmi les éléments importants de cette politique.

Or, il arrive souvent que les délinquants et contrevenants routiers échappent aux sanctions légales notamment s'ils ont commis une infraction routière dans un Etat membre autre que celui de l'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre cette infraction.

Aussi la Commission européenne a-t-elle, dans sa communication intitulée „Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2012“ du 20 juillet 2010, préconisé des mesures „visant à faciliter l'exécution transfrontalière des sanctions dont sont passibles les infractions routières, en particulier dans le cas d'accidents graves de la circulation“ (cf. point (3) du préambule de la directive 2011/82/UE).

Et le préambule de la directive 2011/82/UE (point (7)) de retenir encore que „l'échange transfrontalier des données relatives à l'immatriculation des véhicules, qui devrait faciliter l'identification des personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction en matière de sécurité routière, est susceptible

d'accentuer l'effet dissuasif et d'inciter à la prudence les conducteurs de véhicules immatriculés dans un Etat membre différent de l'Etat membre de l'infraction“.

En raison des différences qui subsistent dans les législations nationales quant au suivi pénal ou administratif réservé aux infractions routières constatées, la directive à transposer se borne à définir les conditions et les modalités de l'échange d'informations obligeant les autorités de l'Etat de l'immatriculation du véhicule impliqué de communiquer aux autorités de l'Etat de l'infraction les données utiles sur le propriétaire ou détenteur, voire sur le conducteur du véhicule en vue de pouvoir engager contre celui-ci les poursuites pénales ou administratives prévues d'après le droit de l'Etat membre de l'infraction.

La directive ne se prononce pas sur les possibilités de trouver à partir des données communiquées le délinquant effectif ou d'exécuter dans l'Etat membre de l'immatriculation, voire dans le pays du domicile du délinquant la sanction appliquée. Le droit commun actuellement en place dans chaque Etat membre continuera donc de s'appliquer à cet égard.

En vue de l'échange d'informations, la directive recommande la mise à profit du système EUCARIS prévu par le Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg le 29 juin 2000 et approuvé par la loi du 19 février 2004.

A l'heure actuelle, le Traité entre le Royaume de Belgique, la République fédérale d'Allemagne, le Royaume d'Espagne, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la République d'Autriche relatif à l'approfondissement de la coopération transfrontalière notamment en vue de lutter contre le terrorisme, la criminalité transfrontalière et la migration illégale, signé à Prüm le 27 mai 2005 et approuvé par la loi du 22 décembre 2006, prévoit déjà à son article 12 la faculté pour les autorités de police des parties contractantes d'appliquer une consultation automatisée de données dans les registres d'immatriculation de véhicules „en vue de prévenir et de poursuivre des infractions pénales, en vue de poursuivre des faits pénalement punissables relevant sur le territoire de la Partie contractante effectuant la consultation, de la compétence des tribunaux ou du ministère public et en vue de maintenir l'ordre et la sécurité publics“. Cette consultation se fait, à l'instar de ce que prévoient les articles 3 et 4 de la directive 2011/82/UE, par un point de contact national, fonction assumée au Luxembourg par les services de la Police grand-ducale désignés comme tels à l'article 2 de la loi précitée du 22 décembre 2006.

L'exposé des motifs fait par ailleurs état d'un accord, signé le 24 octobre 2008 entre l'Allemagne, la Belgique, la France et le Luxembourg „en vue du renforcement de la coopération transfrontalière entre leurs autorités policières et douanières respectives“. Le Conseil d'Etat estime qu'en fait il s'agit de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, le Gouvernement du Royaume de Belgique, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française, concernant la mise en place et l'exploitation d'un centre commun de coopération policière et douanière dans la zone frontalière commune, signé à Luxembourg, le 24 octobre 2008. Il rappelle qu'il a émis son avis au sujet du projet de loi d'approbation de l'accord (doc. parl. n° 6394) le 8 mai 2012. La loi n'est pas encore votée au moment où le Conseil d'Etat émet le présent avis.

Il échet de noter encore que la directive 2011/82/UE n'impose pas aux Etats membres de modifier leurs législations routières, alors que son objet se limite au seul échange d'informations sur les infractions qu'elle détermine et qui continuent à être sanctionnées selon le droit appliqué par le pays où elles ont été commises.

Enfin, le Conseil d'Etat note que dans son avis précité n° 385/2013 du 25 juillet 2013, la Commission nationale pour la protection des données a „avisé favorablement la légitimité et la nécessité de l'échange de données transfrontalier, de même que la qualité des données traitées dans ce contexte“, en faisant à cet égard sienne la prise de position 2008/C 310/02 du Contrôleur européen de la protection des données du 8 mai 2008 relative à la proposition qui est devenue la directive 2011/82/UE. La commission a toutefois soulevé un certain nombre de points d'interrogation quant à la façon de protéger effectivement les intérêts des personnes concernées, sur lesquels le Conseil d'Etat entend revenir lors de l'examen de l'article 7 du projet de loi.

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé

Le Conseil d'Etat rappelle que les textes normatifs lui sont soumis à l'état de projets (et non à l'état d'avant-projets comme indiqué erronément dans le dossier lui communiqué en annexe de la lettre de saisine précitée du 29 mars 2013).

Article 1er

Etant donné que l'alinéa 1er est dépourvu de valeur normative, il y a lieu de le supprimer.

Alors que l'alinéa 2 a trait à la manière de cerner le champ d'application de la loi en projet, le Conseil d'Etat propose de transférer les dispositions en question à l'article 3 qui, du vœu des auteurs de la loi en projet, a pour objet de déterminer le champ d'application de celle-ci.

Dans ces conditions, l'article 1er devient superfétatoire, et sa suppression requiert une nouvelle numérotation des articles subséquents.

Article 2 (1er selon le Conseil d'Etat)

Cet article reprend les définitions de l'article 3 de la directive 2011/82/UE.

Hormis le fait non autrement motivé des auteurs du projet de loi d'avoir bouleversé l'ordre de présentation des définitions retenu par la directive, le Conseil d'Etat constate que le relevé de l'article 2 constitue une copie conforme de l'article 3 de la directive, à deux exceptions près, si l'on fait abstraction de l'ajout des termes „de l'Union européenne“ aux points b), c) et d), ajout qu'il approuve.

Quant à la définition sous a) du „véhicule“, le Conseil d'Etat insiste, sous peine d'opposition formelle, que le texte afférent de la directive soit repris littéralement, faute de quoi le champ d'application de la directive risque de ne pas être respecté.

En ce qui concerne la définition de la „requête automatisée“, elle fait abstraction du bout de phrase „ou pays participants“ sans que les auteurs expliquent le bien-fondé de cette différence par rapport au texte de la directive. La directive entend-elle laisser ouvert le champ d'application de l'échange transfrontalier d'informations sur les infractions routières en vue d'une éventuelle adhésion future au système de pays tiers (cf. point (20) du préambule de la directive 2011/82/UE)? Ou la formule entend-elle souligner que seulement une partie des Etats membres de l'Union européenne sont liés par la directive (cf. points (22) et (23) de son préambule)?

Article 3 (2 selon le Conseil d'Etat)

L'alinéa 1er de l'article sous examen comporte le relevé des infractions susceptibles de faire l'objet d'un échange d'informations qui figurent dans les mêmes termes à l'article 2 de la directive. Sur le plan rédactionnel, le texte proposé donne lieu aux observations suivantes:

Dans la mesure où le propre des définitions reprises à l'article 2 (1er selon le Conseil d'Etat) est de déterminer la signification et la portée exactes des notions essentielles employées dans le dispositif du texte de loi, il coule de source que les termes repris dans les dispositions normatives répondent aux définitions retenues en début du texte de loi sans qu'il soit nécessaire de rappeler que ces notions sont utilisées „telles que définies à l'article 2“. Il échet de supprimer ce bout de phrase.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat propose de numéroter les infractions reprises sur ce relevé à l'instar de la façon retenue par la directive en recourant à ces fins aux lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse fermée. Il y a lieu de commencer chaque point par une lettre initiale minuscule et de compléter la fin du texte par un point-virgule.

L'échange d'informations sur les infractions visées peut se présenter sous deux angles de vue différents. En effet, aux termes de l'article 3 de la directive 2011/82/UE, les infractions énumérées à son article 2 doivent être comprises „au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction“. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat estime que dans le cadre de l'article sous examen il échet de différencier les deux situations où, une fois, le Luxembourg est l'Etat d'immatriculation d'un véhicule ayant servi à commettre une des infractions visées dans un autre Etat membre de l'Union européenne et est dès lors tenu de communiquer les coordonnées du propriétaire ou détenteur du véhicule concerné, et où, une autre fois, l'infraction a été commise au Luxembourg, ouvrant aux autorités luxembourgeoises la faculté de demander les coordonnées du propriétaire ou détenteur du véhicule impliqué aux autorités de l'Etat

membre dans lequel ce véhicule est immatriculé. Si le Luxembourg est Etat membre de l'infraction au sens de la directive à transposer, les infractions inventoriées à l'alinéa 1er de l'article sous examen revêtent évidemment la portée et le contenu que leur réserve la loi luxembourgeoise et, le cas échéant, les règlements pris en exécution de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Au regard des dispositions précitées de la directive, le Conseil d'Etat demande que les infractions au sujet desquelles la communication des données personnelles du propriétaire ou détenteur du véhicule impliqué est requise par les autorités luxembourgeoises soient énumérées avec précision, alors qu'un renvoi général, tel que prévu par les auteurs, ne suffit pas pour savoir quelles sont les infractions luxembourgeoises pour lesquelles la communication des données est demandée. Pour illustrer cette critique, le Conseil d'Etat rappelle que le terme „ébrioité“ est inconnu dans la législation routière luxembourgeoise. Le port de la ceinture de sécurité inclut-il l'usage conforme des dispositifs de retenue pour enfants? Quelles sont les drogues visées et les termes utilisés à cet effet englobent-ils la consommation excessive de médicaments? Est-il prévu de demander la communication des données personnelles du propriétaire ou détenteur d'un véhicule impliqué dans un excès de vitesse, même si cet excès constitue selon le droit luxembourgeois une simple contravention (par opposition à la contravention grave visée à l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955)? Le Conseil d'Etat estime qu'une référence aux points concernés du paragraphe 2 de l'article 2bis de cette loi devrait pouvoir suffire à cette fin.

Dans l'hypothèse où le Luxembourg est l'Etat d'immatriculation au sens de la directive, pareille précision n'est par contre pas requise, alors que c'est l'Etat où l'infraction est commise, qui qualifie le comportement fautif en vue duquel il demande lesdites informations.

Dans ces conditions, l'intitulé de l'article sous examen, retenu par les auteurs, n'est pas approprié, car il s'agit non pas de définir le champ d'application de la loi, mais de déterminer quelles sont les infractions pour lesquelles l'échange d'informations transfrontalier sur le propriétaire ou détenteur d'un véhicule concerné peut avoir lieu. Les termes „infractions susceptibles de donner lieu à l'échange d'informations“ seraient partant plus adéquats comme intitulé.

Quant à l'agencement de l'article, il y aurait lieu d'énoncer dans un alinéa 1er les infractions pour lesquelles le Luxembourg pourrait demander la communication des informations visées en sa qualité d'Etat de l'infraction. Les dispositions en question seraient libellées à l'instar de ce que prévoit l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955. Un alinéa 2 devrait à son tour renvoyer aux infractions définies aux points g) à n) de l'article 2 du projet de loi, en vue de disposer qu'en cas de demande faite par les autorités de l'Etat membre sur le territoire duquel une de ces infractions a été commise les données à caractère personnel sur le propriétaire ou détenteur du véhicule ayant été utilisé pour commettre cette infraction leur soient communiquées par le point de contact visé à l'article 4 (3 selon le Conseil d'Etat).

Enfin, le Conseil d'Etat rappelle sa proposition formulée à l'endroit de l'article 1er qui a consisté à transférer l'alinéa 2 vers l'article sous examen où il fera l'objet d'un alinéa 3, à ajouter *in fine*.

Article 4 (3 selon le Conseil d'Etat)

Le contenu de l'article sous examen s'aligne sur les dispositions de l'article 2 de la loi précitée du 22 décembre 2006. Le Conseil d'Etat fait remarquer que la disposition légale qui a servi de référence ne se borne cependant pas à désigner l'ensemble du corps de la Police grand-ducale comme point de contact national pour les échanges d'information prenant place dans le cadre de la mise en œuvre du Traité de Prüm, mais désigne pour chaque type de consultation et de données à communiquer un service déterminé de la Police grand-ducale. Cette approche a l'avantage d'empêcher *a priori* que n'importe quel service ou commissariat de la Police grand-ducale puisse à la limite faire fonction de point de contact avec en perspective l'impossibilité de prévenir des détournements de la procédure à des fins non voulues par la loi.

En vue de répondre à cette préoccupation, il convient, de l'avis du Conseil d'Etat, de désigner formellement le service de la Police grand-ducale qui, au sens de la loi en projet, fera fonction de point de contact pour compte de notre pays.

Aussi l'article sous examen pourrait-il (à titre d'exemple quant au service à désigner) être libellé comme suit:

„**Art. 3.** Les fonctionnaires qui relèvent de la direction „Opérations et Prévention“ de la Police grand-ducale et qui sont désignés à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale assument la fonction de point de contact national.“

Article 5 (4 selon le Conseil d'Etat)

L'article sous examen prévoit les modalités selon lesquelles l'échange d'informations sur les infractions routières est organisé sur le plan administratif. A cette fin, l'article distingue les deux hypothèses où soit l'information est demandée par le point de contact national de l'Etat membre où l'infraction a été commise par le conducteur d'un véhicule immatriculé au Luxembourg, soit les autorités luxembourgeoises souhaitent connaître l'identité du propriétaire ou détenteur d'un véhicule étranger ayant servi à commettre une infraction routière au Luxembourg.

Au regard des points 22 et 23 du préambule, ni le Royaume-Uni et l'Irlande, ni le Danemark ne sont liés par la directive 2011/82/UE. Dans ces conditions, le droit européen n'autorise pas les autorités luxembourgeoises à adresser dans le cadre de la loi en projet une demande d'information à l'adresse des autorités compétentes de l'un de ces trois Etats membres, et n'impose pas non plus au point de contact luxembourgeois de communiquer des informations du genre, lorsqu'une demande afférente leur serait adressée par l'un de ces trois Etats.

Sans préjudice du recours de la Commission européenne contre le Conseil et le Parlement européen introduit devant la Cour de Justice de l'Union européenne (affaire C-43/12 – Commission/Parlement et Conseil) du chef de la remise en cause du caractère approprié de la base légale retenue, le Conseil d'Etat estime que la directive a été adoptée et publiée selon les règles prévues à cet effet par les traités et qu'elle est dès lors d'application en attendant une éventuelle décision juridictionnelle dans l'affaire pendante devant la Cour de Justice de l'Union européenne.

Par voie de conséquence, il demande de viser au paragraphe 1er les „autres Etats membres de l'Union européenne, hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni“.

De l'avis du Conseil d'Etat, les dispositions du paragraphe 3 devraient figurer comme alinéa 3 au paragraphe 1er et être rédigées comme suit:

„Pour être recevables, les requêtes en question doivent comporter le numéro d'immatriculation complet du véhicule.“

Au paragraphe 2, il faut préciser que les requêtes luxembourgeoises sont effectuées par „le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3“ en vue de rester en ligne avec le libellé de l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 4 de la directive. Par ailleurs, le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord avec le renvoi que les auteurs prévoient de faire aux dispositions visées de la décision 2008/616/JAI qu'il considère comme transposition par référence de cette partie de la décision en question et qui est admissible dans la mesure où les dispositions en question sont suffisamment précises pour ne laisser aux autorités des Etats membres aucune marge d'appréciation au niveau de l'acte de transposition.

Quant au paragraphe 4, qui doit être renuméroté en paragraphe 3 selon le Conseil d'Etat, la loi luxembourgeoise ne peut pas imposer aux autres Etats membres de l'Union européenne engagés dans l'échange d'informations prévu par la directive 2011/82/UE d'utiliser le système EUCARIS. Aussi le texte sous examen doit-il se limiter à prévoir l'application de ce système seulement pour les informations à transmettre par les autorités luxembourgeoises au point de contact national de l'Etat membre de l'infraction qui en fait la demande.

Pour le surplus, le paragraphe sous examen mélange de façon non autorisée des considérations tenant au cadre juridique du système EUCARIS et des aspects techniques concernant son fonctionnement opérationnel. Dans la mesure où le traité EUCARIS autorise l'actualisation technique des applications qu'il comporte sans que les mises à jour afférentes modifient le cadre légal en place, il n'est pas besoin d'évoquer „les versions modifiées de cette application“. Si, par contre, ces mises à jour avaient altéré le contenu du traité, les Parties contractantes devraient s'accorder sur les modifications à apporter au texte, et les changements en question devraient faire l'objet d'une nouvelle procédure de ratification dans le cadre de laquelle l'approbation de la Chambre des députés serait requise conformément à l'article 37 de la Constitution.

A moins que la deuxième possibilité ne se vérifie, le Conseil d'Etat demande la suppression du bout de phrase „ainsi que les versions modifiées de cette application“.

Article 6 (5 selon le Conseil d'Etat)

Le texte sous examen omet de dire qui est responsable pour assurer l'information prévue. Il y a lieu de le compléter par cette précision. Dans cet ordre d'idées, le Conseil d'Etat estime que du moment où des poursuites se trouvent engagées, la citation fera fonction de l'information en question.

Il se demande encore s'il suffit de reprendre en droit national les seules dispositions du paragraphe 2 de l'article 5 de la directive ou s'il ne faudrait pas assurer en sus la transposition de l'alinéa 3 du paragraphe 1er de cet article. En effet, le fait de ne pas réagir à la lettre qui a été adressée au propriétaire ou détenteur du véhicule, voire à toute autre personne identifiée, soupçonnée d'avoir commis l'infraction, conduit au signalement du destinataire de la lettre qui risque dès lors de voir engager des poursuites pénales contre lui dès qu'il se trouve à une prochaine occasion sur le territoire luxembourgeois, voire de se faire condamner par défaut.

Article 7 (6 selon le Conseil d'Etat)

Si la décision-cadre 2008/977/JAI et les décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI ont entre-temps été intégrées dans la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, il suffit de limiter le paragraphe 1er à sa deuxième phrase. Cette phrase aura avantage d'indiquer la finalité du traitement des données personnelles autorisé en vertu de la loi en projet, afin de respecter les exigences de l'article 11(3) de la Constitution et de l'article 5 de la Convention pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel, signée à Strasbourg, le 28 janvier 1981, et approuvée par la loi du 19 novembre 1987.

Si, par contre, la décision-cadre 2008/977/JAI n'avait pas été reprise correctement dans le droit national, comme le relève la Commission nationale pour la protection des données, il s'imposerait, sous peine d'opposition formelle, de ce faire avant l'adoption du projet de loi sous avis.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat rappelle que les personnes concernées doivent, en vertu de l'article 16 de la décision-cadre 2008/977/JAI, être informées de toute collecte et de tout traitement, effectués par les autorités compétentes, de données à caractère personnel les concernant, et qu'il appartient au droit national d'organiser pareille information. S'il y a un transfert de données à caractère personnel entre Etats membres, un des Etats membres concernés peut s'opposer à cette information. Il échet d'organiser cette information conformément aux exigences précitées du droit européen. Or, il faut se rendre à l'évidence que la question ne se pose pas uniquement en relation avec le projet de loi sous examen, mais demande à être prise en considération sur un plan bien plus large s'étendant à tous les textes légaux prévoyant à un titre ou un autre la collecte ou le traitement de données à caractère personnel avec transmission aux autorités d'autres Etats membres. Aussi le Conseil d'Etat estime-t-il que la solution légale appropriée à envisager devrait comporter un effet horizontal valant pour l'ensemble des collectes et traitements de données à caractère personnel organisés par les autorités luxembourgeoises, tout en comportant pour le surplus une disposition aux termes de laquelle cette information sera omise dans les cas évoqués à cet égard par la décision-cadre 2008/977/JAI précitée. Dans le contexte du projet de loi sous avis, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas avantage à concevoir le droit d'accès des concernés prévus en vertu du droit national (cf. article 17 de la loi précitée du 2 août 2002) sous forme de transmission automatique de l'information en question, tel que préconisé par la Commission nationale pour la protection des données, sauf l'hypothèse où l'Etat de l'infraction qui en a demandé la communication s'y opposerait en vertu de l'article 16, paragraphe 2 de la décision-cadre précitée.

Dans les conditions données, le Conseil d'Etat se voit obligé de réserver la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant que la question soulevée de la transposition de la décision-cadre 2008/977/JAI ait trouvé une réponse satisfaisante, au moins dans le contexte sous examen. En présence des nombreux points d'interrogation laissés ouverts par le texte proposé à l'endroit de l'article sous examen, il ne se voit pas à même de proposer un nouveau libellé.

Annexe

Alors que la directive est censée être transposée par la loi en projet, le Conseil d'Etat demande qu'il soit fait référence à l'article 5 (4 selon le Conseil d'Etat) de la future loi plutôt qu'à l'article 4 de la directive dans les deux notes introductives aux tableaux repris dans l'annexe.

Il note encore que dans la partie II du deuxième tableau il est fait état au commentaire des rubriques de l'entité juridique d',... association, société, firme, etc.'. Alors que le fichier automobile luxembourgeois ne comporte, en relation avec les propriétaires et détenteurs des véhicules immatriculés, que les noms et prénoms des personnes physiques et la dénomination sociale des personnes morales, il serait utile d'en tenir compte au niveau des libellés concernés.

Enfin, il attire l'attention sur les articles 9 et 10 de la directive 2011/82/UE qui habilite la Commission européenne à adopter des actes délégués en vue d'en mettre à jour les éléments non

essentiels au regard du progrès technique résultant „des modifications pertinentes de la décision 2008/615/JAI et de la décision 2008/616/JAI ou lorsque l'exigent des actes juridiques de l'Union touchant directement à la mise à jour de l'annexe 1“. Les auteurs du projet de loi auraient dès lors intérêt à s'interroger sur l'utilité de l'insertion d'une formule de transposition dynamique des modifications de la directive à intervenir sous forme d'actes délégués. Il recommande de s'inspirer à ce sujet de l'approche qu'il a préconisée dans ses avis des 12 juin 2012 (doc. parl. n° 6319²), 27 novembre 2012 (doc. parl. n° 6439¹) et 14 mai 2013 (doc. parl. n° 6473²).

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 octobre 2013.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

