



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 4752

Projet de loi portant approbation du Traité sur un Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000

Date de dépôt : 23-01-2001

Date de l'avis du Conseil d'État : 08-11-2001

Auteur(s) : Madame Lydie Polfer, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
23-01-2001	Déposé	4752/00	<u>3</u>
06-07-2001	Amendement gouvernemental - Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (6.7.2001)	4752/01	<u>20</u>
17-09-2001	Avis de la Chambre des Métiers (17.9.2001)	4752/03	<u>25</u>
27-09-2001	Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics (27.9.2001)	4752/02	<u>28</u>
08-11-2001	Avis du Conseil d'Etat (8.11.2001)	4752/04	<u>31</u>
19-03-2002	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (19.3.2002)	4752/05	<u>36</u>

4752/00

## N° 4752

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

**PROJET DE LOI**

portant approbation du Traité sur un Système d'Information Européen  
concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé  
à Luxembourg, le 29 juin 2000

\* \* \*

*(Dépôt: le 23.1.2001)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (17.1.2001) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire des articles du Traité .....	3
5) Commentaire des articles du projet de loi .....	6
6) Traité sur un Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) .....	7

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*— Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur est autorisée à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation du Traité sur un Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

Palais de Luxembourg, le 17 janvier 2001

*Le Ministre des Affaires Etrangères  
et du Commerce Extérieur,*

Lydie POLFER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.**– Est approuvé le Traité sur un Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

**Art. 2.**– Le Ministre ayant les transports dans ses attributions est l'autorité compétente pour la mise en œuvre du Traité Eucaris au Grand-Duché de Luxembourg. Il peut confier cette mission en tout ou en partie à un ou plusieurs organismes de droit public ou privé. Les modalités de cette délégation sont réglées par voie de contrat entre le Ministre et le ou les organismes désignés à approuver par règlement grand-ducal.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi prévoit l'approbation du traité EUCARIS.

Le traité EUCARIS vise la mise en oeuvre et l'exploitation d'un système technique pour l'échange de données, en temps réel, entre les organismes nationaux responsables dans leurs pays respectifs pour l'immatriculation des véhicules et/ou la délivrance des permis de conduire.

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg faisant état de dépositaire du traité EUCARIS, ce traité a été signé à Luxembourg le 29 juin 2000 par la République Fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et le Royaume-Uni.

\*

## CONSIDERATIONS GENERALES

Comme suite à l'abolition des frontières notamment entre les pays de l'Union Européenne et l'augmentation concomitante de la circulation transfrontalière des personnes et des biens, il s'est rapidement avéré nécessaire voire indispensable de renforcer les contrôles *avant* la réimmatriculation d'un véhicule ou la transcription d'un permis de conduire dans un autre pays. Le but de ces contrôles est de prévenir et de poursuivre les activités des trafiquants opérant au-delà des „frontières“ avec des véhicules volés ou des documents contrefaits.

Il appartient aux autorités nationales compétentes pour l'immatriculation des véhicules et/ou pour la délivrance des permis de conduire de contribuer dans toute la mesure du possible à la prévention et à la poursuite d'infractions contre les prescriptions légales. C'est pourquoi les administrations des pays du BENELUX avaient instauré, dès 1993 et sous forme d'un projet pilote, un système d'échange en temps réel des données des fichiers nationaux relatifs aux véhicules immatriculés dans les trois pays. Ce système a rapidement porté ses fruits, faisant que le trafic transfrontalier de véhicules volés entre les pays du BENELUX a pratiquement été réduit à l'inexistence endéans les deux ans après la mise en vigueur dudit système. Le Royaume-Uni et la République Fédérale d'Allemagne ont rejoint le système en 1995. Suite aux expériences très encourageantes qui se sont dégagées du projet pilote BENELUX, les cinq Etats en question ont décidé dès l'année 1995 de renforcer le système en lui conférant un statut légal solide. Pour y parvenir, la voie d'un traité international, le traité EUCARIS, s'est imposée.

L'échange mutuel en temps réel d'informations sur les véhicules immatriculés et les permis de conduire permet aux autorités nationales de prévenir notamment, d'une part, la réimmatriculation dans un autre pays de véhicules déclarés volés, détournés ou autrement suspects et, d'autre part, la transcription ou l'échange de permis de conduire qui font l'objet d'une interdiction de conduire ou d'une autre sanction dans le pays de délivrance. Dès que les instances en charge de l'immatriculation des véhicules ou de la délivrance des permis de conduire constatent des anomalies ou des irrégularités voire des tentatives de fraude, elles sont tenues par le Traité de faire immédiatement appel aux forces de l'ordre de leur pays aux fins de faire déclencher et démarrer par celles-ci les procédures et les enquêtes s'imposant en pareil cas.

Au-delà de sa fonction primaire d'assurer une meilleure prévention ainsi que la poursuite de fraudes transfrontalières en relation avec des véhicules et des permis de conduire, EUCARIS contribue également à améliorer la qualité, la précision et la fiabilité des enregistrements des fichiers nationaux des

véhicules routiers et des permis de conduire, grâce à une mise à jour permanente et sans délai de ces fichiers, sur base de la procédure obligatoire d'information réciproque à laquelle les parties contractantes ont convenu de souscrire.

Suite à la signature du traité EUCARIS par les cinq Etats susmentionnés, bon nombre d'autres Etats membres de l'Union Européenne ainsi que des pays de l'Europe de l'Est ont manifesté leur intention d'adhérer à leur tour au traité et de rejoindre le système EUCARIS. Ainsi les pays nordiques (Suède, Finlande, Danemark, Norvège), de même que les pays méditerranéens (Espagne, Portugal, France, Italie), ont-ils déjà signalé leur grand intérêt en la matière dès la mise en vigueur officielle du Traité. L'extension projetée du système sur tout le continent européen devra, dans les années à venir, se développer comme un outil efficace contre le trafic illicite international de véhicules de même que contre les tentatives frauduleuses d'échange et de transcription de permis de conduire non valables.

Alors que l'échange d'informations dans le cadre du système EUCARIS comporte également des données devant être considérées comme „données personnelles“, aussi bien au sens de la législation communautaire qu'au sens des législations nationales en matière de protection des données personnelles, le traité EUCARIS exige de tous les Etats signataires du Traité ou adhérent au Traité au minimum l'application des dispositions et le respect des exigences de la directive 95/46/CE du Parlement Européen et du Conseil du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES DU TRAITE

### *Article 1er*

Cet article définit les termes „Partie“ (du Traité), „autorités centrales“ (responsables de l'immatriculation des véhicules et/ou de la délivrance des permis de conduire), „prescriptions nationales“ et „données personnelles“.

### *Article 2*

Cet article définit l'objet d'EUCARIS comme contribuant 1° à la fiabilité des banques de données, 2° à la prévention et la poursuite d'infractions et 3° à l'échange rapide d'informations en matière des véhicules routiers et des permis de conduire.

### *Article 3*

Cet article exige des Parties contractantes la mise en place de l'infrastructure informatique requise pour rendre accessibles aux autres Parties les données de leurs fichiers nationaux relatifs aux véhicules routiers et aux permis de conduire telles que définies dans le Traité.

### *Article 4*

Cet article définit l'obligation pour les Parties de consulter, avant la transcription par leurs instances nationales d'un véhicule en provenance d'un autre pays ou d'un permis de conduire délivré par un autre pays, l'enregistrement relatif au véhicule ou au permis de conduire en question dans le fichier respectif du pays de provenance du véhicule ou du permis de conduire.

### *Article 5*

Cet article mentionne les données minimales qui doivent figurer dans les enregistrements que chaque Partie doit mettre à la disposition des autres Parties dans le cadre des consultations et des échanges de données prévus dans le système EUCARIS.

### *Article 6*

Cet article décrit les hypothèses obligeant les Parties de prendre des mesures pour clarifier une situation lorsque des anomalies ou des irrégularités sont constatées en relation avec la réimmatriculation d'un véhicule en provenance d'un autre pays ou la transcription d'un permis de conduire délivré par un autre Etat.

*Article 7*

Cet article prévoit l'information obligatoire et immédiate des autorités compétentes du pays de provenance d'un véhicule en cas de réimmatriculation de celui-ci. La même information est requise à l'adresse des instances compétentes du pays ayant délivré le permis de conduire qui a fait l'objet d'une transcription par les instances nationales. Par ailleurs, cet article spécifie les données minimales que la Partie concernée doit transmettre au pays d'origine.

*Article 8*

Cet article règle l'accès direct aux données disponibles dans le cadre du système EUCARIS en précisant que cet accès est limité aux seules autorités centrales qui sont responsables de l'immatriculation des véhicules routiers ou de la délivrance des permis de conduire.

*Article 9*

Cet article étend le droit de communication des données transmises entre les Parties du système EUCARIS aux autorités policières, douanières, judiciaires et de sûreté nationale, dans la mesure où cette communication reste limitée aux seules fins de la réalisation de l'objet du Traité.

*Article 10*

Cet article impose aux Parties soit d'invalider ou de détruire les documents reçus d'autres Parties, soit de retourner ces documents aux autorités émettrices.

*Article 11*

Cet article rappelle de façon formelle que l'utilisation des données transmises entre Parties dans le cadre du système EUCARIS est limitée aux seules fins de la réalisation de l'objet du Traité.

*Article 12*

Cet article réserve à la Partie ayant communiqué des données à une autre Partie le droit d'être informée par cette dernière quant à l'utilisation des données communiquées et, le cas échéant, quant aux mesures prises comme suite à cette communication.

*Article 13*

Cet article impose à la Partie communiquant des données l'obligation, d'une part, de veiller à la fiabilité des données communiquées et, d'autre part, d'informer immédiatement le destinataire des données de toute inexactitude éventuelle dans les données transmises; par ailleurs, cet article impose au destinataire de données l'obligation de supprimer ou de corriger immédiatement toute donnée inexacte qu'il aurait reçue.

*Article 14*

Cet article réserve aux personnes concernées par la transmission de données les concernant directement le droit d'être informées sur les données transmises et sur la finalité de la communication de celles-ci, hormis dans l'hypothèse où des considérations d'intérêt public doivent primer, p. ex. dans le cadre d'une investigation policière.

*Article 15*

Cet article oblige les Parties à supprimer les données personnelles reçues d'autres Parties dans les délais imparties à cette fin par ces dernières ou, à défaut d'un tel délai, dès que ces données ne sont plus nécessaires aux fins pour lesquelles elles avaient été communiquées.

*Article 16*

Cet article oblige les Parties à prendre les mesures techniques et organisationnelles requises pour assurer la sécurité des données transmises dans le cadre du système EUCARIS en prenant les mesures utiles pour prévenir notamment tout accès à ces données par des personnes non dûment autorisées à cette fin.

*Article 17*

Cet article impose aux Parties de gérer un registre historique sur les données reçues endéans les douze derniers mois d'autres Parties ainsi que sur les raisons de cette réception; par ailleurs, cet article interdit l'utilisation des données dudit registre à toutes autres fins qu'à des fins d'audit.

*Article 18*

Cet article règle l'accès au système EUCARIS dont bénéficient les autorités nationales de contrôle désignées sur base des dispositions de la directive 95/46/CE aux fins de la surveillance du respect des prescriptions en matière de protection des données personnelles.

*Article 19*

Cet article décrit la gestion du système EUCARIS par le biais d'un Comité composé de représentants des autorités nationales des Parties en charge de l'immatriculation des véhicules routiers ou de la délivrance des permis de conduire. Par ailleurs, cet article fixe la responsabilité du prédit Comité ainsi que les modalités réglant la prise de décisions. L'unanimité est en principe requise pour toute décision à intervenir. Toutefois, certaines décisions relatives à des questions d'ordre purement technique ou opérationnel peuvent être prises à la majorité qualifiée des quatre cinquièmes.

*Article 20*

Cet article arrête les principes de base pour le financement du système EUCARIS, en prévoyant que les frais engendrés sur le territoire national sont supportés intégralement par la Partie concernée et que les frais communs sont répartis à parts égales entre Parties.

*Article 21*

Cet article fait endosser à la Partie qui a communiqué les données en question la responsabilité pour indemniser toute personne qui aurait subi un préjudice suite à une communication ou un traitement non conforme voire illicite de données personnelles dans le cadre du système EUCARIS.

*Article 22*

Cet article fixe la date d'entrée en vigueur du Traité au premier jour du deuxième mois suivant la date de réception par le dépositaire du Traité du *quatrième* instrument de ratification.

*Article 23*

Cet article oblige chaque Partie à notifier au dépositaire ses autorités nationales responsables de la gestion des banques de données centrales des véhicules routiers et des permis de conduire.

*Article 24*

Cet article décrit la procédure à suivre par un Etat désirant à l'avenir adhérer au Traité.

*Article 25*

Cet article désigne comme dépositaire du Traité le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg; par ailleurs, il définit les obligations essentielles du dépositaire.

*Article 26*

Cet article définit la procédure à suivre par un Etat pour dénoncer le Traité ainsi que la date de prise d'effet d'une telle dénonciation.

\*



## COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

### *Article 1*

Cet article prévoit la formule usuelle d'approbation des accords internationaux par le législateur luxembourgeois.

### *Article 2*

Comme le Ministère des Transports est formellement le propriétaire légal des deux fichiers informatisés concernés par le système EUCARIS (véhicules routiers immatriculés et permis de conduire), il est proposé de désigner le Ministre des Transports en tant qu'autorité centrale nationale responsable pour la mise en oeuvre du Traité.

Pour des raisons d'ordre administratif et technique il est proposé de donner au Ministre des Transports la faculté de confier cette mission à un ou plusieurs organismes de droit public ou privé.

Conformément aux errements actuellement applicables en matière de gestion des immatriculations et compte tenu du contrat de gestion modifié du 13 mars 1998 entre l'Etat et la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) concernant l'organisation de l'immatriculation et du contrôle technique des véhicules routiers ainsi que la mise en place et l'exploitation d'un système informatisé pour la gestion de la banque de données nationale des véhicules routiers et de leurs propriétaires qui prévoit e.a. de confier déjà à l'heure actuelle le soin de dialoguer avec les autres autorités nationales concernées par EUCARIS, il est indiqué de maintenir également dans la perspective d'une coopération administrative formelle cette activité auprès de la SNCT, le Centre Informatique de l'Etat étant à désigner en tant que gestionnaire technique responsable pour l'intégration conforme au système EUCARIS des deux fichiers informatisés nationaux visés par le Traité.

La forme d'une convention à conclure entre l'Etat et la SNCT s'avère l'instrument le mieux approprié pour fixer les modalités pratiques de ce mandat et pour gérer avec la flexibilité nécessaire les tâches qui s'y rattachent. Afin de rendre cette convention opposable aux tiers, il convient de la faire approuver par règlement grand-ducal.

\*

**TRAITE SUR UN SYSTEME D'INFORMATION EUROPEEN  
concernant les vehicules et les permis de conduire (EUCARIS)**

*Le Royaume de Belgique,*

*la République Fédérale d'Allemagne,*

*le Grand-Duché de Luxembourg,*

*le Royaume des Pays-Bas,*

*le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,*

*ci-après dénommés les Parties contractantes,*

*Considérant* qu'il appartient aux autorités centrales compétentes pour l'enregistrement des données relatives aux véhicules et aux permis de conduire de contribuer à la prévention, à la recherche et à la poursuite d'infractions contre les prescriptions des différents Etats;

*Reconnaissant* la nécessité d'un échange mutuel efficace d'informations sur les permis de conduire afin de garantir que les personnes sont qualifiées pour conduire des véhicules en conformité avec les prescriptions nationales et internationales;

*Reconnaissant* aussi la nécessité d'un échange mutuel efficace d'informations sur les données relatives aux véhicules afin de garantir que ces derniers sont correctement immatriculés et/ou enregistrés en vue de leur admission à la circulation routière;

*Conscientes* de l'importance de disposer de données exactes sur les véhicules et les permis de conduire qui peuvent servir dans le cadre de la recherche et de la poursuite d'infractions;

*Considérant* que la sûreté publique est sérieusement mise en cause par la dimension croissante de la criminalité transfrontalière en relation avec des véhicules;

*Persuadées* que la coopération entre les autorités centrales compétentes pour l'enregistrement des données relatives aux véhicules et aux permis de conduire doit être renforcée par la détermination de procédures qui permettent à ces autorités à la fois une démarche concordante et un échange de données personnelles et d'autres informations relatives à l'enregistrement de véhicules et de permis de conduire à l'aide de nouvelles technologies de gestion et de transmission de données;

*Considérant* les dispositions de protection des données de la directive 95/46/CE du Parlement Européen et du Conseil du 24 octobre 1995;

SONT CONVENUES des dispositions suivantes:

**Chapitre I. – Définitions**

*Article 1*

Au sens du présent Traité on entend par:

- (1) „Partie“, une quelconque partie du Traité, c.-à-d. soit une partie contractante, soit une partie adhérente au Traité;
- (2) „autorités centrales“, les autorités des Parties qui sont responsables de la gestion des banques de données centrales relatives aux véhicules et aux permis de conduire;
- (3) „prescriptions nationales“, toutes les règles juridiques et administratives d'une Partie pour l'exécution desquelles les autorités centrales de cette Partie sont responsables, intégralement ou partiellement, en matière:
  - a) d'immatriculation ou d'enregistrement de véhicules, et
  - b) de délivrance et d'enregistrement de permis de conduire;

- (4) „données personnelles“, toutes les informations relatives à une personne physique déterminée ou susceptible d'être déterminée.

**Chapitre II. – Institution d'un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS)**

*Article 2*

1. Les autorités centrales mettent au point et tiennent à jour un système commun pour l'échange de données relatives aux véhicules et aux permis de conduire, ci-après dénommé „Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire“, connu sous le nom „EUCARIS“.
2. L'objet du Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire consiste:
  - i) à garantir l'exactitude et la fiabilité des banques de données centrales des Parties relatives aux véhicules et aux permis de conduire;
  - ii) à contribuer, à prévenir, à rechercher et à poursuivre les infractions contre les lois des différents Etats dans le domaine des permis de conduire, de l'enregistrement de véhicules et d'autres fraudes et actions criminelles en relation avec des véhicules; et
  - iii) à échanger rapidement les informations afin d'augmenter l'efficacité des mesures administratives que les autorités compétentes ont engagées en conformité avec les règles juridiques et administratives des Parties.

**Chapitre III. – Gestion et utilisation du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire**

*Article 3*

Dans le cadre du Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire, les autorités centrales rendent possible l'accès réciproque à une partie déterminée des données enregistrées dans les banques de données relatives aux véhicules et aux permis de conduire des Parties.

A cette fin, chaque autorité centrale dispose de son propre matériel informatique qui, grâce à l'utilisation de logiciels communs, permet l'accès aux données de ses propres banques de données centrales relatives aux véhicules et aux permis de conduire aux fins de la réalisation de l'objet du Traité, et rend accessibles les données des banques de données centrales relatives aux véhicules et aux permis de conduire des autres Parties.

*Article 4*

Aux fins de la réalisation de l'objet défini à l'article 2, alinéa (2), les autorités centrales sont tenues, en prenant recours à des procédures automatisées, d'extraire, conformément aux articles 3 et 5, les données des banques de données centrales relatives aux véhicules et aux permis de conduire en vue d'assurer les tâches suivantes:

- a) Banque de données centrale relative aux véhicules:

Si une demande pour l'immatriculation d'un véhicule est présentée dans le ressort d'une autorité centrale et si ce véhicule a été préalablement immatriculé dans le ressort d'une autre autorité centrale, les données fournies par le requérant doivent être comparées avec celles de la banque de données centrale relative aux véhicules de la Partie sur le territoire de laquelle le véhicule était immatriculé auparavant.

Si les données fournies par le requérant permettent d'établir que le véhicule avait été immatriculé auparavant sur le territoire national d'une autre Partie, les données fournies par le requérant sont en outre à comparer avec celles de la banque de données centrale relative aux véhicules de cette Partie.

## b) Banque de données centrale relative aux permis de conduire:

Si la délivrance d'un permis de conduire est demandée dans le ressort d'une autorité centrale, celle-ci est autorisée à vérifier, en examinant les données disponibles dans les banques de données centrales relatives aux permis de conduire des autres Parties, si le requérant s'est vu délivrer dans le passé un permis de conduire qui est toujours valable.

La même procédure est d'application si une demande est présentée pour le remplacement ou l'échange d'un permis de conduire qui a été délivré dans le ressort d'une autre autorité centrale.

Si un permis de conduire qui a été délivré dans le ressort d'une autre autorité centrale est présenté auprès d'une autorité centrale aux fins de son enregistrement, une comparaison des données doit avoir lieu avec les données de la banque de données centrale relative aux permis de conduire de la Partie sur le territoire de laquelle le permis de conduire a été délivré.

### *Article 5*

1. Les données suivantes doivent être disponibles en vue d'être récupérées par le biais de la procédure automatisée utilisée par les autorités centrales:

## a) Banque de données centrale relative aux véhicules:

- i) constructeur (et, si disponible, type);
- ii) numéro d'identification du véhicule;
- iii) numéro d'immatriculation;
- iv) date de la première immatriculation;
- v) type de carburant et/ou genre de propulsion;
- vi) confirmation de vol.

## b) Banque de données centrale relative aux permis de conduire:

- i) numéro du document et/ou numéro du permis de conduire;
- ii) nom ou nom de naissance, prénoms;
- iii) date et lieu de naissance;
- iv) catégories;
- v) conditions et restrictions;
- vi) durée de validité;
- vii) suspension, retrait, interdiction de conduire, saisie et dépôt en garde;
- viii) date de délivrance.

2. Des accords concernant la récupération d'autres données par les autorités centrales dans le cadre de prescriptions nationales ne sont pas affectés.

### *Article 6*

Aux fins de la réalisation de l'objet défini à l'article 2, alinéa (2), les autorités centrales font le nécessaire, conformément aux prescriptions nationales des Parties, pour que des mesures soient prises pour clarifier la situation avant toute autre démarche administrative, s'il existe des doutes sur la situation réelle ou juridique des véhicules ou des permis de conduire.

Ces mesures doivent être prises dans les cas suivants:

## a) Banque de données centrale relative aux véhicules:

- i) si les données fournies par le requérant dans le cadre de la procédure d'immatriculation ne peuvent pas être trouvées dans la banque de données centrale relative aux véhicules de la Partie sur le territoire national de laquelle le véhicule est censé avoir été immatriculé préalablement;
- ii) si les données fournies par le requérant dans le cadre de la procédure d'immatriculation diffèrent de celles de la banque de données centrale relative aux véhicules de la Partie sur le territoire national de laquelle le véhicule était immatriculé préalablement;

- iii) si, selon les indications de la banque de données centrale relative aux véhicules d'une Partie, le véhicule dont l'immatriculation est demandée, est déclaré volé.
- b) Banque de données centrale relative aux permis de conduire:
- i) si dans le cadre de la procédure de remplacement, d'échange ou d'enregistrement d'un permis de conduire, il est établi que, selon les indications de la banque de données centrale relative aux permis de conduire d'une Partie, un permis de conduire valable a déjà été délivré au nom du requérant;
  - ii) si dans le cadre de la procédure de remplacement, d'échange ou d'enregistrement d'un permis de conduire, les données fournies par le requérant ne peuvent pas être trouvées dans la banque de données centrale relative aux permis de conduire de la Partie sur le territoire national de laquelle le permis de conduire a été délivré ou si elles diffèrent de celles qui y sont contenues;
  - iii) si dans le cadre de la procédure de remplacement, d'échange ou d'enregistrement d'un permis de conduire, il est établi que, selon les indications de la banque de données centrale relative aux permis de conduire d'une Partie, le titulaire du permis a perdu son droit de conduire ou qu'il fait l'objet d'une interdiction de conduire et/ou que son permis de conduire a été retiré, saisi ou gardé en dépôt.

#### *Article 7*

1. Si un véhicule qui a été immatriculé sur le territoire national d'une Partie est immatriculé sur le territoire national d'une autre Partie, l'autorité centrale en informe sur-le-champ l'autorité centrale de la Partie sur le territoire national de laquelle le véhicule était immatriculé en dernier lieu. Les données relatives au véhicule mentionnées à l'article 5 doivent être communiquées en même temps que la date d'immatriculation.

2. Si un permis de conduire qui a été délivré sur le territoire national d'une Partie est remplacé, échangé ou enregistré sur le territoire national d'une autre Partie, l'autorité centrale en informe sur-le-champ l'autorité centrale de la Partie qui a délivré le permis de conduire. Les données relatives au permis de conduire mentionnées à l'article 5 doivent être communiquées en même temps que la date de remplacement, d'échange ou d'enregistrement.

#### *Article 8*

1. L'accès direct aux données disponibles en vue de leur récupération dans le cadre du Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire est réservé aux autorités centrales des Parties.

2. Ces autorités sont responsables, pour compte de leur Partie, de la gestion conforme du Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire et prennent les mesures appropriées pour assurer le respect des dispositions du Traité.

#### *Article 9*

Les données qui sont communiquées dans le cadre du Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire ne doivent être transmises par les autorités centrales aux autorités administratives compétentes pour l'immatriculation de véhicules et pour la délivrance et l'enregistrement de permis de conduire que conformément aux prescriptions nationales des Parties, aux seules fins de la réalisation de l'objet défini à l'article 2, alinéa (2).

Conformément aux prescriptions nationales des Parties, ces données ne peuvent être communiquées qu'aux seules autorités policières, douanières, judiciaires et de sûreté nationale, aux fins de la réalisation de l'objet défini à l'article 2, alinéa (2). Ces données ne doivent en aucun cas être transmises à une quelconque autre entité ou organisation.

#### *Article 10*

Les autorités centrales garantissent que tous les documents reçus de la part d'autres autorités centrales seront invalidés, détruits ou restitués à l'autorité concernée, conformément aux prescriptions nationales des Parties.

## **Chapitre IV. – Protection des données**

### *Article 11*

1. Les Parties ne doivent utiliser des données qui sont communiquées dans le cadre du Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire qu'aux seules fins de la réalisation de l'objet défini à l'article 2, alinéa (2).
2. L'utilisation des données ne doit intervenir que conformément aux prescriptions nationales des Parties, pour autant que le Traité ne prévoient pas des prescriptions plus sévères.

### *Article 12*

Si des données sont échangées entre des autorités centrales dans le cadre du Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire, l'autorité centrale ayant communiqué les données doit, sur sa demande, être informée de l'utilisation des données transmises ainsi que des mesures prises consécutivement.

### *Article 13*

L'autorité centrale qui communique les données, est tenue de vérifier l'exactitude des données à communiquer ainsi que la nécessité et la proportionnalité de cette communication par rapport à la finalité poursuivie. Les prescriptions nationales applicables en matière de communication de données doivent être respectées.

S'il est établi que des données inexactes ou des données qui n'auraient pas dû être communiquées ont fait l'objet d'une communication, l'autorité centrale destinataire de ces données doit en être informée sur-le-champ. L'autorité centrale destinataire est alors tenue de supprimer ou de corriger les données qu'elle a reçues.

### *Article 14*

La personne concernée doit, sur sa demande, être informée des données la concernant ayant fait l'objet d'une communication et de la finalité de cette communication. L'obligation de pareille information n'est pas donnée, s'il est établi que, selon les prescriptions nationales, l'intérêt public de ne pas communiquer cette information prime le droit de la personne concernée par la communication de cette information. Par ailleurs, le droit de la personne concernée d'être renseignée sur les données existant sur sa personne est régi par les prescriptions nationales de la Partie sur le territoire national de laquelle le renseignement est demandé.

### *Article 15*

Pour autant que les prescriptions nationales applicables à l'autorité centrale qui communique des données prévoient des délais de suppression particuliers pour les données personnelles ayant fait l'objet d'une communication, l'autorité centrale communiquant les données informe, en conséquence, le destinataire des données. Indépendamment de ces délais, les données personnelles ayant fait l'objet d'une communication doivent être supprimées dès qu'elles ne sont plus nécessaires aux fins pour lesquelles elles ont été communiquées.

## **Chapitre V. – Sécurité du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire**

### *Article 16*

1. Les autorités centrales prennent les mesures techniques et organisationnelles requises pour assurer la sécurité des données dans le cadre du Traité.
2. En particulier, il y a lieu de prendre des mesures destinées à
  - i) empêcher que des personnes non autorisées aient accès aux installations destinées à la gestion des données;

- ii) empêcher que des données soient lues, copiées, modifiées ou supprimées par des personnes non autorisées;
- iii) empêcher la consultation ou la communication non autorisée de données;
- iv) empêcher la lecture ou la copie non autorisée de données pendant qu'elles sont communiquées.

#### *Article 17*

Les autorités centrales doivent s'assurer que des enregistrements soient dressés et que les enregistrements détenus par elles sur les données récupérées auprès des autorités centrales des Parties soient conformes aux prescriptions nationales sur la protection des données.

Ces enregistrements

- i) doivent comporter la raison de la récupération, des indications détaillées sur les données récupérées ainsi que la date et l'heure des récupérations;
- ii) ne doivent être utilisés qu'à des fins d'audit;
- iii) doivent être protégés de façon appropriée contre une utilisation irrégulière et contre toute autre forme d'abus et être supprimés après douze mois.

### **Chapitre VI. – Surveillance de la protection des données**

#### *Article 18*

Chaque Partie désigne, conformément à la directive 95/46/CE, ses autorités de contrôle nationales qui sont chargées de surveiller de façon tout à fait indépendante le respect des prescriptions sur la protection des données du Traité.

Les autorités de contrôle procèdent à une surveillance et à des contrôles indépendants, conformément à leurs prescriptions légales nationales particulières, en vue de garantir que les droits des personnes concernées ne sont pas violés de par la récupération et l'utilisation des données. A ces fins les autorités de surveillance ont accès au Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire.

### **Chapitre VII. – Organisation**

#### *Article 19*

1. Il est institué un Comité composé des représentants des autorités centrales des Parties. Indépendamment du nombre de représentants qu'elle délègue au Comité, chaque autorité dispose d'une voix.

Les résolutions du Comité relatives aux dispositions de l'alinéa (2) sous a) sont prises à l'unanimité et celles relatives aux dispositions de l'alinéa (2) sous b) avec une majorité des quatre cinquièmes.

Le Comité arrête son règlement intérieur initial à l'unanimité; les amendements subséquents sont adoptés à la majorité des quatre cinquièmes.

2. Le Comité est responsable

- a) pour la mise en œuvre et l'application conforme des dispositions du Traité;
- b) pour le fonctionnement conforme du Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire sur le plan technique et opérationnel; il surveille notamment les mesures prises par les autorités centrales conformément à l'article 16, alinéa (2), aux fins de garantir la sécurité des données.

3. Les votes peuvent être émis sous réserve de leur confirmation ultérieure endéans un délai maximum de deux mois.

4. Les résolutions prises à l'unanimité engagent les Parties dans le cadre de leurs prescriptions nationales.

5. Les résolutions prises à la majorité des voix ont un caractère de recommandations pour les Parties qui ont voté contre la résolution.

*Article 20*

1. Les frais relatifs à la gestion et à l'utilisation du Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire par les Parties sur leur territoire national sont à charge de la Partie concernée.
2. Sous réserve de l'assentiment préalable du Comité les dépenses communes générées par la mise en œuvre du Traité sont supportées par les Parties à parts égales.

**Chapitre VIII. – Responsabilité***Article 21*

1. Si quelqu'un a subi un préjudice suite à un traitement illégal de données auxquelles se rapporte le Traité, la Partie de l'autorité centrale destinataire des données en est responsable vis-à-vis de lui, conformément à sa législation nationale. Elle ne peut se soustraire à sa responsabilité vis-à-vis de la personne lésée en invoquant le fait que le préjudice a été causé par l'autorité ayant communiqué les données.
2. Si la Partie de l'autorité centrale destinataire répare le préjudice causé par l'utilisation de données incorrectes ou de données communiquées de façon non conforme, cette Partie demande à la Partie de l'autorité centrale ayant communiqué les données de la tenir indemne.
3. La Partie de l'autorité centrale ayant communiqué les données peut être dégagée totalement ou partiellement de sa responsabilité, si elle peut établir qu'elle n'est pas responsable.

**Chapitre IX. – Dispositions finales***Article 22*

1. A l'égard des Parties contractantes ayant déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, le Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception par le dépositaire du quatrième instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.
2. Pour la cinquième Partie contractante, le Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception par le dépositaire de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

*Article 23*

Chaque Partie notifie au dépositaire ses autorités centrales nationales responsables de la gestion des banques de données centrales des véhicules et des permis de conduire.

*Article 24*

1. Tout Etat qui applique les dispositions de protection des données de la directive 95/46/CE du Parlement Européen et du Conseil du 24 octobre 1995 peut demander son adhésion au Traité.
2. Une telle demande d'adhésion doit être adressée par écrit au dépositaire et elle est sujette à l'approbation unanime des Parties.
3. Les instruments d'adhésion sont à déposer auprès du dépositaire.
4. Pour chaque Etat adhérent, le Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de dépôt par cet Etat de son instrument d'adhésion.



*Article 25*

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg est le dépositaire du Traité.

Il informe les Parties contractantes et adhérentes:

- a) de chaque signature;
- b) de chaque demande d'adhésion dont question à l'article 24;
- c) de chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion;
- d) de la date d'entrée en vigueur pour chaque Partie;
- e) de chaque notification de dénonciation du Traité;
- f) des autorités centrales nationales notifiées en vertu de l'article 23.


*Article 26*

1. Chaque Partie peut dénoncer le Traité à tout moment, après un délai de deux ans à compter du jour de l'entrée en vigueur du Traité pour cette Partie.
2. La dénonciation est notifiée par écrit au dépositaire.
3. Une telle dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification afférente par le dépositaire.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Traité.

FAIT à Luxembourg le 29 juin 2000 dans les langues allemande, anglaise, française et néerlandaise, les quatre textes faisant également foi, en un exemplaire original qui est déposé dans les archives du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, qui en remet une copie certifiée conforme à chaque Partie contractante et adhérente.

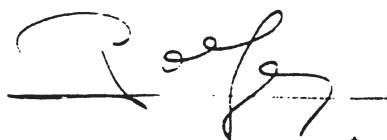
*Pour le Royaume de Belgique,*

  
\_\_\_\_\_

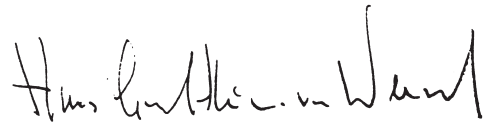
*Pour la République Fédérale d'Allemagne,*



*Pour le Grand-Duché de Luxembourg,*



*Pour le Royaume des Pays-Bas,*

Handwritten signature in black ink, appearing to read "Hans-Gert van Wiering".

*Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord,*

Handwritten signature in black ink, appearing to read "Liam Egan".

Service Central des Imprimés de l'Etat

4752/01

N° 4752<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

---

---

**PROJET DE LOI**

portant approbation du Traité sur un Système d'Information Européen  
concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé  
à Luxembourg, le 29 juin 2000

\* \* \*

**AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL****DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT  
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(6.7.2001)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous saisir *d'un amendement* au projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte de l'amendement avec son exposé des motifs ainsi qu'un texte coordonné du projet de loi tenant compte de ladite modification.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre aux Relations  
avec le Parlement,*

François BILTGEN

\*

**EXPOSE DES MOTIFS**

Le projet de loi sous objet comporte l'approbation du traité EUCARIS qui prévoit l'introduction d'un système d'informations réciproques parmi plusieurs pays européens au sujet des véhicules à immatriculer et des permis de conduire à délivrer notamment si le véhicule a déjà été en circulation dans un autre pays signataire, ou que le candidat à l'obtention ou à la reconnaissance d'un permis de conduire a déjà été titulaire d'un permis de conduire dans un autre pays signataire ou y a fait l'objet de sanctions justifiant le retrait ou le refus de délivrance du droit de conduire.

Une organisation rationnelle du travail que le système d'informations en question générera au Luxembourg, plaide pour confier cette tâche à la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) qui n'est pas seulement en charge de l'inspection automobile mais qui gère également les immatriculations des véhicules routiers moyennant contrat de gestion passé à cet effet avec l'Etat. Compte tenu des implications réciproques entre les aspects „immatriculations“ et „permis de conduire“ du système EUCARIS, il semble en outre indiqué de faire assurer l'ensemble de la gestion EUCARIS par la SNCT. L'article 2 de la loi en projet constituera la base légale nécessaire à ces fins.

En admettant que les tâches administratives en relation avec le permis de conduire seront déléguées à la SNCT à l'instar du modèle valable en matière d'immatriculation automobile il est proposé d'arrêter par voie légale le principe de cette délégation.

En substance les tâches à confier à la SNCT en matière de gestion des permis de conduire sont les suivantes:

- ouverture des dossiers et saisie informatique des données administratives concernant le permis de conduire

- gestion de l'archivage à informatiser
- réception des examens théoriques et pratiques (avec mise en oeuvre d'un modèle de gestion informatique pour la réception des examens théoriques)
- confection et délivrance matérielle des permis et renouvellement des permis (avec mandat d'introduire un permis modèle „carte de crédit“)
- gestion du système EUCARIS (projet de loi portant approbation du traité déposé le 23 janvier 2001; document parlementaire 4752).

L'approbation par règlement grand-ducal du contrat à conclure avec l'Etat a l'avantage d'en assurer l'opposabilité erga omnes.

Comme les examinateurs en place au 1er janvier 2002 continuent à exercer leur métier et comme un détachement d'employés de l'Etat au profit d'un organisme tiers n'est pas possible il y a lieu de prévoir une disposition transitoire réglant la situation de ces employés afin d'éviter toute insécurité juridique.

La prérogative pour le Ministre des Transports d'agréer les examinateurs chargés de la réception des examens de conduire est renforcée en transférant la base juridique du règlement grand-ducal à la loi.

### **Texte de l'amendement proposé**

#### ***1. changement de l'intitulé***

„Projet de loi portant

- a) approbation du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS)
- b) modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques“

#### ***2. ajout d'un article 3 nouveau***

**Art. 3.**– L'article 4 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complété in fine par le texte suivant:

„Le ministre des Transports est autorisé à charger la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers et de la gestion des permis de conduire.

Les modalités de mise en oeuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et la SNCT à approuver par règlement grand-ducal.

Sans préjudice des dispositions qui précèdent les employés de l'Etat en service au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont repris par la SNCT conformément aux modalités ci-après:

- les employés continuent de bénéficier de leur statut d'employé de l'Etat avec tous les droits y attachés et concernant notamment leurs rémunérations, leurs pensions et la résiliation de leur contrat;
- la SNCT rembourse au trésor les indemnités et les charges sociales et patronales des employés repris.

Les personnes chargées de la réception des examens des permis de conduire sont agréées par le ministre selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal qui peut également fixer les conditions pour y déroger lorsque la réception de l'épreuve théorique a lieu au moyen de l'informatique.“

\*

**TEXTE COORDONNE TENANT COMPTE DE  
L'AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL**

**PROJET DE LOI**

**portant**

- a) approbation du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS)**
- b) modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés du ... et celle du Conseil d'Etat du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1.**– Est approuvé le Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

**Art. 2.**– Le ministre ayant les transports dans ses attributions est l'autorité compétente pour la mise en oeuvre du traité Eucaris au Grand-Duché de Luxembourg. Il peut confier cette mission en tout ou en partie à un ou plusieurs organismes de droit public ou privé. Les modalités de cette délégation sont réglées par voie de contrat entre le ministre et le ou les organismes désignés à approuver par règlement grand-ducal.

**Art. 3.**– *L'article 4 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complété in fine par le texte suivant:*

*„Le ministre des Transports est autorisé à charger la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers et de la gestion des permis de conduire.*

*Les modalités de mise en oeuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et la SNCT à approuver par règlement grand-ducal.*

*Sans préjudice des dispositions qui précèdent les employés de l'Etat en service au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire, sont repris par la SNCT conformément aux modalités ci-après:*

- *les employés continuent de bénéficier de leur statut d'employé de l'Etat avec tous les droits y attachés et concernant notamment leurs rémunérations, leurs pensions et la résiliation de leur contrat;*
- *la SNCT rembourse au trésor les indemnités et les charges sociales et patronales des employés repris.*

*Les personnes chargées de la réception des examens des permis de conduire sont agréées par le ministre selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal qui peut également fixer les conditions pour y déroger lorsque la réception de l'épreuve théorique a lieu au moyen de l'informatique.“*

Service Central des Imprimés de l'Etat



4752/03

N° 4752<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

---

---

**PROJET DE LOI**

**portant approbation du Traité sur un Système d'Information Européen  
concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé  
à Luxembourg, le 29 juin 2000**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**

(17.9.2001)

Par sa lettre du 6 juillet 2001, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi a pour objet l'approbation du traité EUCARIS qui prévoit l'instauration d'un système d'information réciproque parmi plusieurs pays européens au sujet des véhicules à immatriculer et des permis de conduire à délivrer.

Il permet par ailleurs au Ministère des Transports de charger la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules et de la gestion des permis de conduire.

Les modalités de mise en oeuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et la SNCT à approuver par règlement grand-ducal.

La Chambre des Métiers, après consultation de ses ressortissants, peut approuver le projet de loi sous rubrique.

Luxembourg, le 17 septembre 2001.

*Pour la Chambre des Métiers,*

*Le Directeur,*  
Paul ENSCH

*Le Président,*  
Paul RECKINGER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4752/02

N° 4752<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

## PROJET DE LOI

portant approbation du Traité sur un Système d'Information Européen  
concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé  
à Luxembourg, le 29 juin 2000

\* \* \*

AVIS DE LA CHAMBRE DES FONCTIONNAIRES  
ET EMPLOYES PUBLICS

(27.9.2001)

Par dépêche du 6 juillet 2001, Monsieur le Ministre des Transports a demandé, „avant le 15 septembre prochain“, l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur le projet de loi spécifié à l'intitulé. La lettre de saisine précise que le projet initial n'avait pas été transmis à la Chambre, mais qu'un amendement gouvernemental en requiert maintenant la consultation.

Ledit projet doit approuver le Traité dit „EUCARIS“, signé par les pays du BENELUX, le Royaume-Uni et l'Allemagne, et visant „la mise en œuvre et l'exploitation d'un système technique pour l'échange de données, en temps réel, entre les organismes nationaux responsables ... pour l'immatriculation des véhicules et/ou la délivrance des permis de conduire“. L'exposé des motifs précise que d'autres pays, notamment les pays nordiques, des pays méditerranéens et certains pays de l'Europe de l'Est ont dès à présent manifesté leur intérêt pour intégrer le système après la mise en vigueur officielle du Traité.

Ce volet du projet de loi, ayant pour but de prévenir ou de poursuivre les activités criminelles en matière de trafic de voitures volées et de documents falsifiés, trouve de toute évidence l'assentiment de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics.

Quant à l'amendement gouvernemental transmis formellement pour avis à la Chambre, celui-ci profite du projet EUCARIS pour privatiser un domaine sensible jusqu'à présent du ressort des services du Ministère des Transports, à savoir la gestion des permis de conduire. Cette privatisation ne se limite pas à la gestion informatique du fichier des permis de conduire et la confection et la délivrance des permis aux candidats, mais englobe tous les aspects connexes de la matière, y compris la réception des examens (théoriques et pratiques) en vue de l'obtention d'un permis de conduire. La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics s'est longuement prononcée à ce dernier sujet dans son avis No A-1696 de ce jour, en y énumérant et motivant tous les arguments qui s'opposent à la privatisation de ce domaine.

La Chambre reste d'avis que les services du Ministère, à condition qu'ils soient équipés comme il faut, sont parfaitement capables de s'acquitter des tâches qui sont les leurs. Aussi la Chambre s'oppose-t-elle catégoriquement à la privatisation envisagée et elle refuse de donner son aval au projet sous avis, dont la mise en vigueur risquerait de créer un dangereux précédent.

Même si l'examen du texte est superflu dans ces conditions, la Chambre se permet de signaler deux bévues dans le „texte coordonné“ lui transmis.

En premier lieu, l'alinéa final du préambule („De l'assentiment de la Chambre ... et celle du conseil d'Etat“) est un non-sens. Il faut y écrire correctement, en deux alinéas:

„De l'assentiment de la Chambre des Députés;“

„Vu la décision de la Chambre des Députés du ... et celle du Conseil d'Etat du ...“

Ensuite, la formule exécutoire („*Mandons et ordonnons ...*“) n’a pas sa place comme alinéa 2 de l’article 1er, mais doit figurer in fine du projet, c’est-à-dire après son article 3.

Ainsi délibéré en séance plénière le 27 septembre 2001.

*Le Secrétaire,*  
G. MULLER

*Le Président,*  
E. HAAG

4752/04

**N° 4752<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

**PROJET DE LOI****portant approbation du Traité sur un Système d'Information Européen  
concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé  
à Luxembourg, le 29 juin 2000**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(8.11.2001)

En date du 16 janvier 2001, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs et du texte du traité à approuver.

En date du 6 juillet 2001, le Conseil d'Etat a été saisi d'un amendement avec son exposé des motifs ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi tenant compte de la modification proposée par l'amendement.

Cet amendement rend nécessaire une modification de l'intitulé du projet de loi.

Par dépêches des 4 et 8 octobre 2001, le Conseil d'Etat s'est encore vu communiquer les avis des Chambres des métiers et des fonctionnaires et employés publics.

\*

Le projet de loi prévoit l'approbation du Traité EUCARIS qui vise la mise en oeuvre et l'exploitation d'un système technique pour l'échange de données, en temps réel, entre les autorités responsables dans leurs pays respectifs pour l'immatriculation des véhicules et/ou la délivrance des permis de conduire.

Ce traité, signé à Luxembourg le 29 juin 2000 par la République Fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et le Royaume-Uni, désigne dans son article 25 le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg comme dépositaire du Traité.

L'échange mutuel en temps réel d'informations sur les véhicules immatriculés et les permis de conduire devrait permettre aux autorités nationales de prévenir la ré-immatriculation dans un autre pays d'un véhicule volé ou des fraudes en relation avec l'échange ou la transcription des permis de conduire.

La mise en oeuvre des dispositions de ce traité devrait aussi améliorer, selon les auteurs, la qualité, la précision et la fiabilité des enregistrements des fichiers nationaux des véhicules routiers et des permis de conduire, grâce à une mise à jour permanente de ces fichiers, sur base de la procédure obligatoire d'information réciproque à laquelle les parties contractantes ont convenu de souscrire.

La collaboration prévue entre parties est basée sur une expérience pilote des trois pays du Benelux. Le trafic de véhicules volés entre les pays du Benelux a presque disparu endéans les deux ans suivant la mise en vigueur dudit système, ce qui a décidé l'Allemagne et l'Angleterre à rejoindre le système et à le renforcer en lui conférant un statut légal solide.

Depuis, affirment les auteurs, d'autres pays de l'Union européenne ainsi que de l'Europe de l'Est auraient manifesté leur intérêt à adhérer au traité et à rejoindre EUCARIS.

Le Conseil d'Etat peut marquer son accord avec le Traité EUCARIS que le présent projet vise à approuver.

Il tient toutefois à relever que ce traité se base dans une large mesure sur la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, directive



que le Luxembourg n'a à ce jour pas encore transposée en droit national. Aussi les auteurs du présent projet restent-ils muets sur la désignation des autorités de contrôle national, imposée par l'article 18 du Traité, qui sont chargées de surveiller de façon tout à fait indépendante le respect des prescriptions sur la protection des données du Traité. Aussi longtemps que cette désignation n'aura pas été faite conformément à la directive 95/46/CE, le Traité EUCARIS ne pourra donc pas être ratifié par le Luxembourg.

L'article 2 du projet de loi sous revue confère au ministre des Transports, désigné comme autorité compétente pour la mise en oeuvre du Traité EUCARIS, le droit de confier la mise en oeuvre de ce traité en tout ou en partie à un ou plusieurs organismes de droit public ou privé. D'après le commentaire de l'article 2, cette disposition devrait permettre de charger la Société nationale de contrôle technique (SNCT) de la gestion technique des deux fichiers nationaux concernés par le système EUCARIS et dont le Ministère des Transports est actuellement „formellement“ le propriétaire légal. Toujours selon l'exposé des motifs de l'amendement, cet article constituerait la base légale nécessaire à ces fins.

Or, l'article 3 du projet sous examen autorise le ministre des Transports à charger la seule SNCT d'assurer l'ensemble des tâches administratives relevant du domaine de l'immatriculation des véhicules et du permis de conduire, et partant la gestion d'EUCARIS, par la SNCT.

Si le Conseil d'Etat peut suivre les auteurs du projet dans leur démarche consistant à centraliser toutes ces tâches afin de rendre plus rationnel le déroulement des opérations en la matière, il se pose toutefois un certain nombre de problèmes d'ordre juridique en relation avec la manière dont ils entendent atteindre cet objectif.

En effet, le Conseil d'Etat constate que l'approche retenue ne constitue pas une transposition correcte du Traité qui définit clairement les autorités centrales comme étant „les autorités des Parties qui sont responsables de la gestion des banques de données centrales“. Il ne peut donc être question de mettre en oeuvre un artifice qui consisterait à désigner le ministre comme autorité compétente pour ensuite lui permettre de transférer ses compétences à une entité juridique à part soustraite à son contrôle. En étant constituée sous forme d'une société à responsabilité limitée, la SNCT échappe en effet à la tutelle du ministre. Cette situation soulève encore des difficultés en ce qui concerne la gestion informatique des permis de conduire par la SNCT dans la mesure où les nouvelles prescriptions que le paragraphe 3 de l'article 8 du projet de loi relatif à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel entend introduire prévoient que „les données relatives aux jugements civils ou administratifs, de même que les sanctions administratives sont traitées sous le contrôle de l'autorité publique compétente en la matière“ (*Doc. parl. No 4735, p. 6*).

S'y ajoute que l'objet d'EUCARIS consiste entre autres à contribuer, à prévenir, à rechercher et à poursuivre les infractions contre les lois des différents Etats dans le domaine des permis de conduire, de l'enregistrement de véhicules et d'autres fraudes et actions criminelles en relation avec des véhicules. Le Conseil d'Etat estime qu'il est inopportun de confier dans une matière aussi sensible l'échange d'informations avec d'autres Etats à un organisme de droit privé, alors qu'une telle mission relève par essence du rôle propre de l'Etat.

Quant à la forme, il est prévu de régler les modalités de la subdélégation de compétences administratives visée par voie d'un contrat à approuver par règlement grand-ducal. Une telle manière de procéder est impropre en droit administratif. Si les auteurs du projet visaient un contrat de concession, qui de l'avis du Conseil d'Etat est la seule forme valable en matière de délégation de services publics, c'est le cahier des charges qui serait à déterminer par règlement grand-ducal et non le contrat même.

D'après l'exposé des motifs de l'amendement, l'article 3 autoriserait encore le ministre des Transports à charger la SNCT de l'organisation des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire. Aussi l'article en question prévoit-il que les employés de l'Etat, en service au moment de l'entrée en vigueur de la loi, et chargés de la réception de ces examens, seront repris par la SNCT. Le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à une telle mesure. Il est en effet inconcevable que des employés de l'Etat qui bénéficient du statut public puissent être repris par une société de droit privé, ne serait-ce qu'en raison des problèmes qui se poseraient pour l'application des prescriptions relatives à la hiérarchie et au régime disciplinaire de ces agents.

Le projet prévoit encore que les personnes chargées de la réception des examens des permis de conduire sont agréées par le ministre selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal, sans préciser si ces personnes relèvent de la législation sur le contrat de travail ou s'il s'agit de personnes exerçant une profession libérale. Pour ce dernier cas, le Conseil d'Etat devrait s'opposer formellement à ce qu'un règlement grand-ducal fixe les conditions d'agrément, qui, par essence, constituent une restric-

tion à la liberté de commerce et ne peuvent dès lors, aux termes de l'article 11 (6) de la Constitution, être établies que par le pouvoir législatif.

En conclusion, le Conseil d'Etat invite le Gouvernement à revoir le projet de loi sous examen à la lumière des observations qui précèdent.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 8 novembre 2001.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4752/05

N° 4752<sup>5</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

---

---

**PROJET DE LOI**

portant approbation du Traité sur un Système d'Information Européen  
concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé  
à Luxembourg, le 29 juin 2000

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(19.3.2002)

Par dépêche du 5 février 2002, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis au Conseil d'Etat une deuxième série d'amendements au sujet du projet de loi sous rubrique, élaborés par le ministre des Transports. Au texte des amendements ont été joints un commentaire et un texte coordonné du projet de loi.

Les amendements ont pour objet de rencontrer les observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 8 novembre 2001.

Le *premier amendement*, qui est d'ordre légistique, rencontre l'approbation du Conseil d'Etat.

Le *deuxième amendement* consiste à faire à l'endroit de l'article 2 du projet de loi une référence à la loi (4735) relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, actuellement en voie d'élaboration, qui vise à transposer la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Dans son premier avis, le Conseil d'Etat avait relevé que la transposition de cette directive est la condition essentielle à la ratification du Traité EUCARIS, ne serait-ce qu'en raison du contrôle du respect des prescriptions sur la protection des données visées par ce traité. La solution au problème soulevé ne peut dès lors consister à se référer dans le présent projet de loi d'approbation simplement à une loi en gestation.

Le Conseil d'Etat propose dès lors de suivre la suggestion figurant dans la lettre d'accompagnement des amendements et de scinder le projet de loi sous avis, de sorte que le volet concernant l'approbation du Traité EUCARIS sera tenu en suspens jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la protection des données, tandis que le volet relatif à la gestion technique du système d'information EUCARIS pourrait déjà être évacué.

Il faudra toutefois donner le libellé suivant au deuxième alinéa de l'article 2 du projet de loi sous avis (c.-à-d. le deuxième alinéa de l'article 2 du projet B selon le Conseil d'Etat):

„Il peut confier la gestion technique du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire à la Société nationale de contrôle technique, selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.“

Il n'est en effet pas nécessaire de se référer dans le présent texte au respect de la future loi relative à la protection des données, qui est de toute façon applicable aux traitements des données à caractère personnel tels que visés par le Traité EUCARIS, ou à la Commission nationale pour la protection des données, qui a une compétence générale en la matière.

En ce qui concerne le *troisième amendement*, le Conseil d'Etat peut y marquer son accord, sauf en ce qui concerne les deux derniers alinéas.

L'avant-dernier alinéa rend les articles 246 et suivants du Code pénal applicables aux agents affectés à la réception des examens du permis de conduire. A la lecture du nouveau texte de ces articles, modifiés par la loi du 15 janvier 2001, le Conseil d'Etat se demande si de par le fait que ces agents sont chargés d'une mission de service public, ces articles ne leur sont applicables de droit. Il y aurait donc lieu de supprimer la dernière phrase dudit article.

En ce qui concerne le dernier alinéa, le Conseil d'Etat ne peut pas y donner son aval, et ce en raison du fait que l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat, auquel il est fait référence, ne concorde pas avec le détachement visé par les auteurs du projet. Le prédit article 7 définit en effet le détachement comme „l'assignation au fonctionnaire d'un autre emploi ... dans une autre administration ou auprès d'une organisation internationale“. Cette définition se limite à énoncer les administrations et les organisations internationales et n'englobe pas des sociétés de droit privé, telle la Société nationale de contrôle technique ici visée.

Afin d'éviter toute contradiction de ce genre, le Conseil d'Etat propose de prévoir une disposition transitoire à inscrire dans un article 2 à part libellé comme suit:

„**Art. 2.**– Sous réserve des dispositions de l'article 1er, les employés de l'Etat en service qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire, peuvent être chargés d'effectuer pour compte de la Société nationale de contrôle technique des tâches relevant de la réception des examens du permis de conduire.“

Suivent les textes proposés par le Conseil d'Etat dont le libellé tient compte pour le surplus de quelques adaptations purement rédactionnelles:

\*

### **1. PROJET DE LOI (4952A)** **portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant** **la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

**Art. 1er.**– L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complété *in fine* par le texte suivant:

„Le ministre peut confier à la Société nationale de contrôle technique des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers et de la gestion des permis de conduire. La mise en oeuvre de cette gestion peut être déterminée par un règlement grand-ducal.

Les employés de la Société nationale de contrôle technique, qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire, sont agréés par le ministre. Avant d'entrer en fonction, les agents affectés à la réception des examens du permis de conduire prêteront devant le ministre ou son délégué le serment qui suit: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

**Art. 2.**– Sous réserve des dispositions de l'article 1er, les employés de l'Etat en service qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire, peuvent être chargés d'effectuer pour compte de la Société nationale de contrôle technique des tâches relevant de la réception des examens du permis de conduire.

\*

**2. PROJET DE LOI (4752B)**  
**portant approbation du Traité sur un système d'information européen**  
**concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé**  
**à Luxembourg, le 29 juin 2000**

**Art. 1er.**– Est approuvé le Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

**Art. 2.**– Le ministre ayant les Transports dans ses attributions est l'autorité compétente pour la mise en oeuvre du Traité EUCARIS au Grand-Duché de Luxembourg.

Il peut confier la gestion technique du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire à la Société nationale de contrôle technique, selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 19 mars 2002.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat