



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7190

Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017

Date de dépôt : 03-10-2017

Date de l'avis du Conseil d'État : 07-03-2018

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
30-08-2019	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
03-10-2017	Déposé	7190/00	<u>5</u>
07-03-2018	Avis du Conseil d'État (6.3.2018)	7190/01	<u>22</u>
21-06-2019	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7190/02	<u>25</u>
10-07-2019	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°33 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7190	<u>30</u>
17-07-2019	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (17-07-2019) Evacué par dispense du second vote (17-07-2019)	7190/03	<u>33</u>
20-06-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (16) de la reunion du 20 juin 2019	16	<u>36</u>
13-06-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (15) de la reunion du 13 juin 2019	15	<u>49</u>
12-07-2019	Publié au Mémorial A n°494 en page 1	7190	<u>54</u>

Résumé

N° 7190

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

Projet de loi

**portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur
un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les
Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à
Luxembourg le 8 juin 2017**

RESUME

Le présent projet de loi a comme objet la mise à jour du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS). Le projet de loi prévoit l'approbation du Protocole portant amendement du traité EUCARIS et de la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017.

7190/00

N° 7190

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole portant amendement du
Traité sur un système d'Information Européen concernant
les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la
déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017**

* * *

*(Dépôt: le 3.10.2017)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (27.9.2017).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Fiche financière.....	3
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	3
6) Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS).....	6
7) Déclaration conjointe.....	14

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017.

Palais de Luxembourg, le 27 septembre 2017

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique. Sont approuvés le Protocole portant amendement du Traité sur un Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi prévoit l'approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017.

Le traité EUCARIS a été la base pour la mise en œuvre 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.

Le traité EUCARIS a été approuvé par la loi du 19 février 2004 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.

En effet, comme suite à l'abolition des frontières notamment entre les pays de l'Union européenne à l'époque et considérant l'augmentation concomitante de la circulation transfrontalière des personnes et des biens, il s'était avéré nécessaire 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 était de prévenir et de poursuivre les activités des trafiquants opérant au-delà des „frontières“ avec des véhicules volés ou des documents contrefaits.

A noter dans ce contexte, qu'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.

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.

Depuis son entrée en vigueur, deux nouveaux pays ont adhéré au Traité EUCARIS, à savoir la République de Lettonie et la République slovaque ce qui amène le nombre de parties contractantes à sept actuellement. En outre, Roumanie a récemment annoncé vouloir adhérer au Traité.

L'adaptation du Traité EUCARIS est principalement motivée par le fait qu'entretemps EUCARIS en tant que système technique est non seulement utilisé pour l'échange de données en vertu du Traité, mais également pour l'échange de données sur la base d'autres actes juridiques de l'UE (p. ex. l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ainsi que les décisions du Conseil concernant le Traité de Prüm) ou sur la base d'accords bilatéraux et multilatéraux. Cette utilisation multifonctionnelle du système EUCARIS n'est pas reflétée dans le Traité existant. C'est pourquoi, l'objectif principal des amendements consiste à élargir le Traité par des „clauses d'ouverture“ de manière à ce qu'il constitue également une base juridique pour l'utilisation du système EUCARIS à d'autres fins. Il s'ensuit qu'entre-temps le système est utilisé par l'ensemble des pays de l'Union et même au-delà.

En complément, quelques modifications rédactionnelles et quelques clarifications ont été apportées au Traité existant.

En outre, suite à une initiative allemande, une déclaration conjointe concernant les articles 1 et 8a a également été signée en date du 8 juin.

Tandis que le traité initial réglait l'échange automatisé de certaines données à des fins très spécifiques, le traité amendé lui permet l'échange de données relatives à des véhicules ou à des transports si l'échange automatisé de ces données est autorisé ou obligatoire en vertu d'un acte juridique de l'Union européenne, d'un accord bi- ou multilatéral.

Le but de cette déclaration conjointe des parties contractantes est d'entériner ce principe en déclarant de n'utiliser l'échange automatisé des données uniquement dans le cadre prévu par le traité EUCARIS.

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi prévoit l'approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017.

Il convient de noter que ce projet de loi n'aura aucun impact sur le budget de l'Etat.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet:	Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017
Ministère initiateur:	Ministère des Affaires étrangères et européennes, Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des Transports
Auteur(s):	Alain DISIVISCOUR – Conseiller MDDI
Tél:	247-84478
Courriel:	alain.disiviscour@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet:	Le projet de loi prévoit l'approbation du protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	Ministre des Affaires étrangères et européennes Ministre de la Fonction publique et de la Réforme administrative (CTIE)
Date:	31.8.2017

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non
Si oui, laquelle/lesquelles:
Remarques/Observations:
- Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui Non
 - Citoyens: Oui Non
 - Administrations: Oui Non

3. Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui Non N.a.¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations:
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui Non
Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui Non
Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
Echange 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.
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
Le traité oblige les signataires à respecter les dispositions de la directive 95/46/CE relative à la protection des données à caractère personnel ainsi que le règlement n° 45/2001 CE en ce qui concerne la protection des données.
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non-réponse de l'administration? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui Non N.a.

¹ N.a.: non applicable.

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui Non N.a.
Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
b) amélioration de la qualité réglementaire? Oui Non
Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui Non N.a.
Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
– principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
– positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière:
– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi:
Les dispositions sont applicables quelque soit le sexe des personnes concernées
– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive „services“

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

PROTOCOLE
portant amendement du Traité sur un Système
d'information Européen concernant les Véhicules
et les Permis de conduire (EUCARIS)

Préambule

Les Etats parties au Traité sur un Système d'information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000,

SONT CONVENUS des dispositions suivantes:

Article 1

- (1) L'article 1 du Traité est remplacé par le texte suivant:

Article 1

Au sens du présent Traité on entend par:

1. „Partie“, un quelconque Etat qui est partie du Traité, c.-à-d. soit une partie contractante, soit une partie adhérente au Traité;
2. „tiers“, un quelconque Etat qui n'est pas une partie du Traité au sens de l'article 1.1 ou une institution supranationale de droit public qui utilise le système EUCARIS pour un échange de données en vertu soit d'un acte juridique de l'UE, soit d'un accord bilatéral ou multilatéral;
3. „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;
4. „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;
5. „données personnelles“, toutes les informations relatives à une personne physique déterminée ou susceptible d'être déterminée.

- (2) L'article 2 du Traité est remplacé par le texte suivant:

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“.

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

- (2) L'objet du système EUCARIS 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;
 - iii) à échanger rapidement les informations afin d'augmenter l'efficacité des mesures administratives que les autorités compétentes ont engagées en conformité avec les prescriptions nationales des Parties, et
 - iv) à être à disposition des Parties et des tiers pour effectuer un échange de données en vertu soit d'un acte juridique de l'UE, soit d'un accord bilatéral ou multilatéral autre que le présent Traité.

- (3) L'article 3 du Traité est remplacé par le texte suivant:

Article 3

Dans le cadre du système EUCARIS, 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 accessible les données des banques de données centrales relatives aux véhicules et aux permis de conduire des autres Parties.

- (4) L'article 4 du Traité est remplacé par le texte suivant:

Article 4

Aux fins de la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii), 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.

- (5) L'article 5 du Traité est remplacé par le texte suivant:

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) a) Banque de données centrale relative aux véhicules:
 - i) marque;
 - ii) dénomination commerciale;
 - iii) numéro d'identification du véhicule;
 - iv) numéro d'immatriculation;
 - v) date de la première immatriculation;
 - vi) type de carburant ou source d'énergie;
 - vii) confirmation de vol du véhicule.
- b) b) Banque de données centrale relative aux permis de conduire:
 - i) numéro du permis de conduire;
 - ii) nom;
 - iii) autres noms;
 - iv) date et lieu de naissance;
 - v) catégories de permis de conduire pour lesquelles une autorisation existe;
 - vi) indications administratives ou conditions et restrictions sous forme codée;
 - vii) date de délivrance;
 - viii) échéance de la validité;
 - ix) indications relatives à l'invalidité ou la suspension d'une catégorie de permis de conduire.

(2) En supplément aux données visées à l'alinéa (1), d'autres données disponibles de la banque de données centrale relative aux véhicules et de la banque de données centrale relative aux permis de conduire peuvent être mises à disposition en vue d'être récupérées par le biais de la procédure automatisée utilisée par les autorités centrales; ces données doivent être énumérées dans un document qui, conformément à l'article 19, alinéa (2) sous b), est sujet à l'approbation de l'Assemblée générale.

(3) Ce document doit uniquement contenir des données nécessaires aux fins de la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii) du Traité.

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

- (6) La première phrase de l'article 6 du Traité est modifiée comme suit:

Article 6

Aux fins de la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii), 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.

[...]

- (7) L'article 8 du Traité est remplacé par le texte suivant:

Article 8

(1) Les Parties prennent les mesures appropriées pour assurer le respect des dispositions du Traité.

(2) L'accès direct aux données disponibles en vue de leur récupération dans le cadre du système EUCARIS conformément à l'article 5 est réservé aux autorités centrales des Parties.

(3) Ces autorités sont responsables, pour compte de leur Partie, de la gestion conforme du système EUCARIS et prennent les mesures appropriées pour assurer le respect des dispositions du Traité.

(4) Aux fins de la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii), et conformément aux prescriptions nationales des Parties, les autorités administratives compétentes pour l'immatriculation et l'enregistrement de véhicules et pour la délivrance et l'enregistrement de permis de conduire ainsi que les autorités policières, douanières, judiciaires et de sûreté nationales peuvent consulter les données du système EUCARIS par les autorités centrales. Ces informations ne doivent être communiquées à d'autres entités que dans le strict respect des prescriptions légales nationales de la Partie récupératrice et de la directive 95/46/EC 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, y compris les adaptations existantes ou le remplacement de cette directive.

(8) Un nouvel article 8a est inséré:

Article 8a

(1) L'accès des Parties et des tiers aux données disponibles en vue de leur récupération sur la base d'un acte juridique de l'UE ou d'un accord bilatéral ou multilatéral autre que le présent Traité est réservé aux autorités compétentes dans l'un ou l'autre cas.

(2) Ces autorités assument la responsabilité, à l'égard des tiers, de la gestion et de l'usage conformes du système EUCARIS.

(3) Des mesures techniques sous forme de requêtes et d'informations autonomes ainsi que des fonctions spécifiques de l'échange de données pour les différents usages doivent garantir que les autorités des Parties et les tiers ont uniquement accès aux données auxquelles ils sont autorisés en vertu de l'acte juridique de l'UE ou de l'accord bilatéral ou multilatéral respectif.

(9) L'article 9 du Traité est supprimé.

(10) L'article 10 du Traité est supprimé.

(11) L'article 11, alinéa (1) du Traité est modifié comme suit:

Article 11

(1) Les Parties ne doivent utiliser des données qui sont communiquées dans le cadre de l'EUCARIS qu'aux seules fins de la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii).

(12) L'article 12 du Traité est remplacé par le texte suivant:

Article 12

Si des données sont échangées entre les autorités centrales dans le cadre de l'EUCARIS, 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.

(13) L'article 17 du Traité est remplacé par le texte suivant:

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

1. doivent comporter la raison de la récupération, des indications détaillées sur les données récupérées ainsi que la date et l'heure des récupérations;
2. ne doivent être utilisées qu'à des fins d'audit;

3. doivent être protégés de façon appropriée contre une utilisation irrégulière et contre toute autre forme d'abus;
4. doivent être supprimés après douze mois ou être traités conformément aux prescriptions légales nationales des Parties relatives à l'archivage et l'effacement d'enregistrements.

(14) L'article 18 du Traité est remplacé par le texte suivant:

Article 18

Chaque Partie ou chaque tiers respecte le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et les organes communautaires et à la libre circulation de ces données et désigne conformément à la directive 95/46/CE les 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. Cet article s'appliquera également lorsque le règlement ou la directive seront modifiés ou remplacés.

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 EUCARIS.

(15) L'article 19 du Traité est remplacé par le texte suivant:

Article 19

(1) L'Assemblée générale est composée de représentants des Parties et de représentants des tiers. En règle générale, l'Assemblée se réunit une fois par an et chaque fois que les circonstances l'exigent.

(2) L'Assemblée générale est responsable

- a) pour la mise en œuvre et l'application conforme des dispositions du Traité;
- b) pour l'approbation du document visé à l'article 5, alinéa (2), comportant la liste de données qui en plus des données mentionnées à l'article 5, alinéa (1), peuvent être mises à disposition en vue d'être récupérées;
- c) pour le fonctionnement conforme du système EUCARIS;
- d) pour toutes les affaires financières relatives à EUCARIS.

L'Assemblée générale peut, pour l'assister dans ses missions, instituer des organismes ou des groupes de travail si elle le juge nécessaire.

L'Assemblée générale arrête son règlement intérieur à la majorité des quatre cinquièmes.

(3) Chaque Etat dispose d'une voix indépendamment du nombre de délégués que les Parties ou les tiers ont envoyés à l'Assemblée générale et également indépendamment du nombre de liaisons ou de fonctions et usagers.

(4) Les décisions ou les recommandations concernant le Traité, la liste des données visées à l'article 5, alinéa (2), et le traitement des Etats qui souhaitent adhérer au Traité, sont réservées aux Parties et requièrent la majorité des quatre cinquièmes, la moitié au moins des Parties étant présentes. L'Assemblée générale arrête dans son règlement intérieur les procédures de vote pour l'ensemble des autres décisions.

(16) L'article 20 du Traité est remplacé par le texte suivant:

Article 20

(1) Les frais relatifs à la gestion et à l'utilisation du système EUCARIS par les Parties et les tiers sur leur territoire national sont à la charge de la Partie concernée, respectivement du tiers concerné.

(2) Sous réserve de l'assentiment préalable de l'Assemblée générale, les dépenses communes générées par la mise en œuvre du Traité sont supportés par les Parties et les tiers.

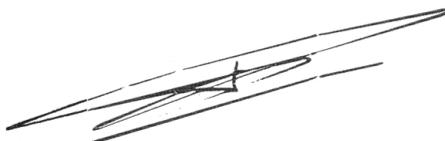
Article II

- (1) Le présent protocole est soumis à la ratification, l'acceptation ou l'approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont à déposer auprès du dépositaire du présent protocole, le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg.
- (2) Ce protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception par le dépositaire du deuxième instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation au protocole.
- (3) Pour les Parties contractantes qui déposent leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation au présent protocole après l'entrée en vigueur du protocole, le protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de dépôt auprès du dépositaire.
- (4) Tout Etat qui adhère au Traité conformément à l'article 24 du Traité après l'entrée en vigueur du présent protocole, adhère au Traité amendé.

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

FAIT à Luxembourg le 8 juin 2017 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 à chaque Partie contractante.

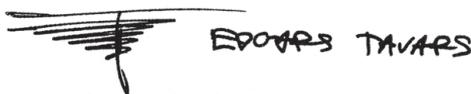
Pour le Royaume de Belgique,



Pour la République fédérale d'Allemagne



Pour la République de Lettonie,



Pour le Grand-Duché de Luxembourg,



Pour le Royaume des Pays-Bas,



Pour la République slovaque,



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



*

INDICATIONS ET EXPLICATIONS CONCERNANT LES MODIFICATIONS

- *Remarque générale:*

L'adaptation du Traité EUCARIS est principalement motivée par le fait qu'entre-temps EUCARIS en tant que système technique est non seulement utilisé pour l'échange de données en vertu du Traité, mais également pour l'échange de données sur la base d'autres actes juridiques de l'UE (p. ex. la directive CBE et les décisions du Conseil concernant le Traité de Prüm) ou sur la base d'accords bilatéraux et multilatéraux. Cette utilisation multifonctionnelle du système EUCARIS n'est pas reflétée dans le Traité existant. C'est pourquoi, l'objectif principal des amendements consiste à élargir le Traité par des „clauses d'ouverture“ de manière à ce qu'il constitue également une base juridique pour l'utilisation de l'EUCARIS à d'autres fins. En complément, quelques modifications rédactionnelles et quelques clarifications ont été apportées.

- *Modification de l'article 1:*

N° 1 précise que le terme *Partie* désigne toujours un Etat (et pas une organisation).

N° 2 introduit une définition du terme *tiers*. Un *tiers* est soit un Etat qui n'est pas une Partie contractante, soit une institution de droit public organisée de façon suprarégionale (la Commission européenne, par exemple) qui utilisent l'EUCARIS pour un échange de données sur la base d'un acte juridique de l'UE ou d'un accord bilatéral ou multilatéral. Un *tiers* ne peut jamais être une organisation privée.

- *Modification de l'article 2:*

A l'alinéa (2), point iii), le terme „prescriptions nationales“ est utilisée conformément à la définition à l'article 1, point 4, au lieu du terme „règles juridiques et administratives“ (comme dans les autres versions linguistiques du Traité).

L'insertion du nouveau point iv) sert à étendre les objets de l'utilisation de l'EUCARIS à un possible usage par des *tiers* (sur des bases juridiques pertinentes).

- *Modification de l'article 5:*

L'article 5 initial du Traité EUCARIS définit les données qui doivent obligatoirement être mises à disposition par les Parties contractantes en vue d'être récupérées par le biais de la procédure automatisée

aux fins du Traité. La liste des données obligatoires doit être précisée dans le Traité. Il doit pourtant être possible de spécifier d'autres données facultatives sans avoir à recourir à une modification du Traité. Ainsi, les nouveaux alinéas (2) et (3) confèrent à l'Assemblée générale de l'EUCARIS (l'ancien „Participants“ Board, cf. également les explications relatives à l'article 19) le droit d'énumérer, dans un document adopté par l'Assemblée générale, d'autres données facultatives à inclure dans les informations à communiquer. Il sera ainsi possible d'adapter les données de manière souple aux nouveaux développements et exigences sans avoir à modifier le Traité même. Les données dont la communication est facultative ne doivent être transmises que s'ils sont disponibles, il n'y a pas d'obligation de communiquer ces données. La référence à l'article 19, alinéa (2) sous b), définit les règles à appliquer pour l'adoption de la liste.

Le nouvel alinéa (3) limite la liste des données aux données nécessaires à la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii). Les éléments de données énumérés à l'alinéa (1) correspondent à ceux du Traité initial. Seules les désignations ont été adaptées aux termes utilisés dans le cadre de la législation européenne, notamment ceux de la directive 1999/37/CE relative aux documents d'immatriculation des véhicules et de la directive 2006/126/CE relative aux permis de conduire.

Le nouvel alinéa (4) correspond à l'alinéa (2) du Traité initial.

• *Modification de l'article 8:*

Le nouvel alinéa (1) qui a été adopté dans le cadre de la rencontre des participants en 2014 à Oslo, a été initialement prévu comme dernière phrase à l'article 8a, alinéa (2). Cette phrase sert à clarifier que les Parties sont notamment tenues à assurer le respect des dispositions du Traité, même dans les cas où le système EUCARIS est utilisé sur une base légale servant à d'autres fins. La phrase a été déplacée à l'article 8 afin de prendre en considération la structure du Traité.

Le nouvel alinéa (4) correspond à une version légèrement amendée de l'article 9 du Traité EUCARIS initial. La première phrase clarifie quelles (autres) autorités ont le droit d'obtenir des informations directes auprès des autorités d'enregistrement centrales. La deuxième phrase spécifie les conditions dans lesquelles ces informations peuvent être transmises à d'autres entités. Jusqu'à présent, l'article 9 du Traité EUCARIS avait prévu la stricte interdiction de transmettre les données récupérées par le système EUCARIS à d'autres autorités que celles indiquées dans le Traité. La stricte interdiction de transmettre des données implique qu'une signature du Traité ne serait pas possible pour les Etats scandinaves étant donné que cette disposition (antérieure) n'est pas conforme aux lois nationales respectives. D'autre part, la suppression pure et simple de cette interdiction ne serait pas acceptable pour d'autres Etats (p. ex. l'Allemagne ou le Royaume-Uni). Après être parvenu à une compréhension commune (des faits sous-jacents) la proposition scandinave a été adoptée. Selon cette nouvelle disposition la transmission des données à d'autres entités n'est admissible que lorsque la législation nationale de la Partie réceptrice permet une telle transmission et que la directive européenne 95/46/CE relative à la protection des données à caractère personnel est respectée. Les autres entités peuvent également être des organisations privées.

• *Nouvel article 8a:*

L'article 8a prévoit des règles relatives à la transmission de données à des tiers tels que déterminés par l'article 8 aux fins des Parties contractantes du Traité EUCARIS. Dans ce contexte, le terme „accès“ à l'alinéa (1) remplace le terme „accès direct“ qui est une notion plus restreinte, étant donné que les bases contractuelles pour l'utilisation du système EUCARIS par des tiers ne devront non seulement régler l'accès direct, mais de manière générale tout accès aux données.

Du point de vue allemand, il faudrait garantir par des dispositions adéquates dans le Traité que des tiers aient uniquement accès aux données auxquelles ils ont droit en vertu de la base juridique respective. Les dispositions de l'article 16 du Traité ont été considérées comme insuffisantes. C'est pourquoi, un nouvel alinéa (3) a été ajouté à l'article 8a lequel prévoit explicitement une réglementation adéquate en la matière. Il est évident que l'accès (aux données) est également permis aux organisations privées, mais uniquement dans le cas où ces organisations travaillent sur mandat d'une autorité publique habilitée.

• *Suppression de l'article 9:*

Les dispositions de l'article 9 ont été reprises sous forme légèrement modifiée dans l'article 8, alinéa (3). L'article 9 peut donc être supprimé.

• *Suppression de l'article 10:*

Puisque la législation de l'UE dans les domaines de l'enregistrement des véhicules et des permis de conduire couvre désormais les aspects du traitement des documents, un règlement séparé dans le cadre du Traité n'est plus nécessaire. Par conséquent, l'article 10 peut être supprimé.

• *Modification de l'article 17:*

Le nouveau point 4 permet plus de flexibilité pour la suppression de données (reçues par le système EUCARIS). En règle générale, ces données devront être effacées après douze mois à moins que la législation nationale admette ou prescrive des délais plus longs ou plus courts.

• *Modification de l'article 18:*

Outre la directive 95/46/CE, les Parties et les tiers sont également tenus à respecter le règlement (CE) n° 45/2001 (en ce qui concerne la protection des données).

• *Modification de l'article 19:*

L'expression „Board“ (comité) est remplacée par l'expression mieux adaptée de „General Assembly“ (Assemblée générale) (alinéa 1). L'Assemblée générale est constituée de représentants de toutes les Parties et de tous les tiers (telle que définie à l'article 1) avec une seule voix pour chaque Etat indépendamment du nombre de délégués (alinéa 3). Les droits de vote des tiers sont limités aux affaires qui ne concernent pas le Traité lui-même (alinéa 4). Les responsabilités de l'Assemblée générale sont définies à l'alinéa 2. Celles-ci ont été élargies par un règlement qui confère à l'Assemblée générale le droit d'adopter le document, c'est-à-dire la liste de données, conformément à l'article 5, alinéa (2), et de prendre des décisions concernant l'ensemble des affaires financières. Des modalités détaillées (sur la mise en place de sous-comités ou sur la procédure de vote, par exemple) peuvent être fixées dans le règlement interne (RoP) qui doit être adopté par l'Assemblée générale avec la majorité des quatre cinquièmes (alinéas 2 et 4).

• *Modification de l'article 20:*

Les frais (du système EUCARIS) sont à la charge des Parties et des tiers. Compte tenu des fonctionnalités diverses et des compositions divergentes des groupes d'utilisateurs, les dépenses, par principe, ne sont pas supportées à parts égales. Outre la contribution pour le raccordement et la contribution de base, une Partie ou un tiers ne devra payer que pour les fonctionnalités utilisées (par l'Etat respectif).

*

DECLARATION CONJOINTE

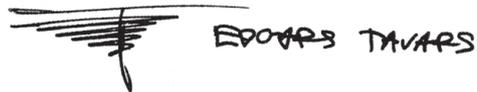
Les Etats parties au Traité sur un Système d'information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé le 29 juin 2000 à Luxembourg, conviennent d'un commun accord que l'article 1, point 2, l'article 2, paragraphe 2, sous iv), et l'article 8a doivent être interprétés comme permettant l'utilisation du système EUCARIS pour des services fonctionnels concernant l'échange de données relatives à des véhicules ou à des transports, si l'échange automatisé de ces données est autorisé ou obligatoire en vertu de l'acte juridique de l'UE, de l'accord bilatéral ou multilatéral ou de la législation nationale à la base de cet échange.

Pour le Royaume de Belgique,

Pour la République fédérale d'Allemagne

Handwritten signature of Martin Schulz in black ink.

Pour la République de Lettonie,

Handwritten signature of Edgars Tavars in black ink, consisting of a stylized graphic element followed by the name in capital letters.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg,

Handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

Pour le Royaume des Pays-Bas,

Handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

Pour la République slovaque,

Handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

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

Handwritten signature in black ink, consisting of a stylized graphic element followed by a horizontal line.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7190/01

N° 7190¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole portant amendement du
Traité sur un système d'Information Européen concernant
les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la
déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(6.3.2018)

Par dépêche du 21 septembre 2017, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, à la demande du ministre des Affaires étrangères et européennes.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un document intitulé « Exposé des motifs et conditions générales », d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière ainsi que du texte du Protocole portant amendement du Traité EUCARIS à approuver.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le Traité EUCARIS 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, la République de Lettonie, la République slovaque et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord dans le but de permettre un échange mutuel en temps réel d'informations sur les véhicules immatriculés et les permis de conduire. Suite à l'abolition des frontières entre les États membres de l'Union européenne à l'époque, il s'est avéré utile d'avoir un système permettant de prévenir la réimmatriculation dans un autre pays de véhicules volés, détournés ou autrement suspects et 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.

Le projet de loi sous examen vise à élargir ledit traité de manière à ce qu'il constitue une base juridique pour l'utilisation du système EUCARIS à d'autres fins. Le système technique existant est déjà utilisé pour l'échange de données sur la base d'autres actes juridiques de l'Union européenne comme l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et les décisions du Conseil de l'Union européenne concernant le Traité de Prüm¹.

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Le texte de l'article unique n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État, qui peut dès lors marquer son accord.

*

¹ Le Traité de Prüm du 27 mai 2005 relatif à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme, la criminalité transfrontalière et la migration illégale, entre la Belgique, l'Allemagne, l'Espagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et l'Autriche, fixe les règles visant à favoriser l'échange efficace d'informations dans le cadre d'enquêtes pénales.

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

À l'intitulé et à l'article unique de la loi en projet sous avis, il convient d'écrire les termes « Protocole » et « Déclaration » avec des lettres initiales majuscules. Par ailleurs, il est indiqué d'ajouter une virgule après le nom propre « Luxembourg ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 6 mars 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

7190/02

N° 7190²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole portant amendement du
Traité sur un système d'Information Européen concernant
les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la
déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(20.6.2019)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. François BENOY, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi élargi a été déposé à la Chambre des Députés le 7 mars 2018 par le Ministre des Affaires étrangères et européennes.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact, du protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et d'une déclaration conjointe.

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 6 mars 2018.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a, lors de sa réunion du 13 juin 2019, désigné Monsieur Carlo Back rapporteur du projet de loi. Elle a encore examiné lors de cette même réunion le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État.

La Commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 20 juin 2019.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi a comme objet la mise à jour du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS). Le projet de loi prévoit l'approbation du Protocole portant amendement du traité EUCARIS et de la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017.

Le traité EUCARIS 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. Il fut ratifié par la loi du 19 février 2004 portant approbation du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS).

Par ce traité, un système avait été mis en place permettant d'échanger entre les pays signataires en temps réel des données sur l'immatriculation des véhicules et la délivrance des permis de conduire.

Pour ce qui est de l'immatriculation des véhicules, l'objectif était d'éviter que des véhicules volés, détournés ou suspects dans un pays soient réimmatriculés dans un autre pays. Quant aux permis de conduire, l'objectif était de prévenir la transcription ou l'échange de permis qui, dans leur pays de délivrance, avaient été soumis à des sanctions telles qu'une interdiction de conduire.

La mise à jour du Traité est surtout motivée par l'évolution de l'utilisation du système EUCARIS, qui entretemps est aussi utilisé pour des échanges de données autres que celui prévu par ledit Traité. En effet, le système technique en question est désormais aussi utilisé pour l'échange de données sur la base d'autres actes juridiques de l'Union européenne (UE), tel que l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. Par conséquent, les amendements au Traité EUCARIS cherchent à élargir le Traité afin qu'il fournisse une base juridique pour l'utilisation du système EUCARIS à d'autres fins.

Les parties contractantes se sont aussi mises d'accord sur des modifications quant à la transmission de données issues du système EUCARIS, notamment en ce qui concerne l'interdiction de transmettre des données EUCARIS à des autorités autres que celles indiquées dans le Traité. Afin de respecter les dispositions nationales divergentes, les parties contractantes sont tombées d'accord que la transmission de données à d'autres entités n'est acceptée que si cette transmission se fait dans le respect de la législation nationale de la Partie réceptrice et de la directive européenne 95/46/CE relative à la protection des données à caractère personnel, entretemps remplacée par le règlement général sur la protection des données.

En outre, les amendements au Traité apportent aussi un certain nombre de modifications rédactionnelles et plusieurs clarifications.

Enfin, par la déclaration conjointe, les parties contractantes déclarent d'utiliser l'échange automatisé des données seulement dans le cadre prévu par le Traité.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 6 mars 2018, le Conseil d'État n'a pas fait d'observation quant au fond du projet de loi.

*

IV. OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Dans le cadre de l'instruction de la loi en projet, la commission parlementaire a été informée que pour l'échange de données relatifs aux permis de conduire dans les pays de l'Union européenne le système RESPER a été mis en place dans le cadre de la 3e directive relative au permis de conduire (directive 2006/126). Le système EUCARIS étant déjà en place avec, entre autres, cette même fonctionnalité, la directive laisse le choix aux Etats membres quant au système à utiliser. Dans cet ordre d'idées la commission parlementaire s'est posée la question sur l'opportunité d'un éventuel regroupement futur des deux systèmes pour des raisons d'ordre pratique et en vue d'une meilleure transparence.

Le système EUCARIS permet 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. À noter dans ce contexte qu'un résident européen ne peut posséder qu'un seul permis de conduire européen à la fois. Ce permis est délivré par les autorités du pays de l'UE dans lequel l'on réside habituellement ou régulièrement. On doit y résider au moins 185 jours par année civile en raison d'attaches personnelles ou professionnelles. Le pays de résidence est responsable des mesures de restriction, de suspension ou de retrait du droit de conduire. Ces informations délivrées ne peuvent être remises en cause par les autres Etats membres, qui sont tenus de reconnaître un permis de conduire d'un autre Etat membre.

*

V. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

L'article unique prévoit que le Protocole portant amendement du Traité sur un Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017 sont approuvés.

Le texte du projet de loi sous examen n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Pour ce qui est des observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'intitulé et à l'article unique de la loi en projet, il convient d'écrire les termes « Protocole » et « Déclaration » avec des lettres initiales majuscules. Suivant la Haute Corporation, il est indiqué d'ajouter une virgule après le nom propre « Luxembourg ».

La commission a fait droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous examen dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la Déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017

Article unique. Sont approuvés le Protocole portant amendement du Traité sur un Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la Déclaration conjointe, faits à Luxembourg, le 8 juin 2017.

Luxembourg, le 20 juin 2019

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7190

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 10/07/2019 20:13:28	Président: M. Di Bartolomeo Mars
Scrutin: 7	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7190 EUCARIS	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7190	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48	0	0	48
Procuration:	12	0	0	12
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt Nancy	Oui	(M. Schank Marco)
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	(Mme Hetto-Gaasch Françoise)
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Lies Marc	Oui	(Mme Modert Octavie)	M. Mischo Georges	Oui	(M. Gloden Léon)
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui	(Mme Adehm Diane)	M. Roth Gilles	Oui	
M. Schank Marco	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui	(M. Galles Paul)	M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui	(Mme Hansen Martine)			

LSAP

M. Biancalana Dan	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		M. Cruchten Yves	Oui	
M. Di Bartolomeo Mars	Oui		M. Engel Georges	Oui	
M. Fayot Franz	Oui		M. Haagen Claude	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui				

M. Angel Steve

OUI

DP

M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Berger Eugène	Oui		M. Colabianchi Frank	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	(M. Bauler André)
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Hahn Max)

déi gréng

M. Back Carlo	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
M. Hansen- Marc	Oui		M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
M. Traversini Roberto	Oui				

déi Lénk

M. Baum Marc	Oui	(M. Wagner David)	M. Wagner David	Oui	
--------------	-----	-------------------	-----------------	-----	--

groupe technique

M. Clement Sven-Piraten	Oui		M. Engelen Jeff-ADR	Oui	
M. Gibéryen Gast-ADR	Oui	(M. Kartheiser Fernand-ADR)	M. Goergen Marc-Piraten	Oui	
M. Kartheiser Fernand-ADR	Oui		M. Reding Roy-ADR	Oui	(M. Engelen Jeff-ADR)

Le Président:



Le Secrétaire général:

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 10/07/2019 20:13:28
Scrutin: 7
Vote: PL 7190 EUCARIS
Description: Projet de loi 7190

Président: M. Di Bartolomeo Mars
Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	46	0	0	46
Procuration:	12	0	0	12
Total:	60	0	0	60

Nom du député Vote (Procuration) Nom du député Vote (Procuration)

n'ont pas participé au vote:

LSAP

~~M. Angel Marc~~

Le Président:



Le Secrétaire général:

7190/03

N° 7190³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole portant amendement du
Traité sur un système d'Information Européen concernant
les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la
déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(12.7.2019)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 10 juillet 2019 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole portant amendement du
Traité sur un système d'Information Européen concernant
les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la
déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 juillet 2019 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 6 mars 2018 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 18 votants, le 12 juillet 2019.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente du Conseil d'État,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

16



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 20 juin 2019

Ordre du jour :

1. 7360 Projet de loi modifiant la loi du 4 août 2014 relative à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de certains bâtiments de la Cité des Sciences à Belval
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport complémentaire
2. 7190 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017
- Rapporteur : M. Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7420 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7275 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. Gusty Graas remplaçant M. Frank Colabianchi
Mme Josée Lorsché remplaçant M. Marc Hansen

Mme Félicie Weycker, M. Claude Paquet, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Frank Colabianchi, M. Marc Hansen, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7360 **Projet de loi modifiant la loi du 4 août 2014 relative à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de certains bâtiments de la Cité des Sciences à Belval**

Monsieur le Président-Rapporteur rappelle que la commission a adopté son rapport relatif au projet de loi modifiant la loi du 4 août 2014 relative à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de certains bâtiments de la Cité des Sciences à Belval au cours de sa réunion du 6 juin 2019.

Suite à l'adoption et à la publication du rapport concernant le projet de loi sous rubrique, il a été constaté qu'une erreur matérielle s'était glissée dans le texte coordonné tel qu'approuvé, à savoir que la proposition de texte du Conseil d'État, formulée dans son avis du 12 mars 2019 dans ses observations d'ordre légistique, a bel et bien été reprise, mais que la phrase introductive de l'article 1^{er} du texte gouvernemental ne s'est plus retrouvée dans le texte coordonné devant être soumis au vote de la Chambre des Députés. Dans un souci de cohérence et de clarté du texte et afin d'éviter toute équivoque, i.e. que la loi du 4 août 2014 se composerait dorénavant d'un seul article et que les autres articles seraient par la même occasion abrogés - ce qui n'est manifestement pas le cas -, Monsieur le Président-Rapporteur propose de redresser cette erreur dans le cadre du présent rapport complémentaire, envoyé aux membres de la commission par courrier électronique.

En effet, il est proposé de compléter l'article unique comme suit :

Article unique. L'article 1^{er} de la loi du 4 août 2014 relative à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de certains bâtiments de la Cité des Sciences à Belval est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à procéder à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de la Maison du Savoir, de la Maison des Sciences humaines, de la Maison du Nombre, des Arts et des Étudiants et du Centre de Calcul, de la Maison de l'Innovation, de la Halle d'essais Ingénieurs, du Bâtiment Laboratoires et de la Maison du Livre à Belval pour les besoins de l'Université du Luxembourg, du Luxembourg Institute of

Science and Technology, du Luxembourg Institute of Socio-Economic Research, du Fonds national de la Recherche, de la Fondation RESTENA, de LUXINNOVATION GIE, du Centre de gestion pour la formation continue et professionnelle universitaire GIE, de la Luxembourg Income Study, asbl et du Centre de Formation Professionnelle Continue Dr Robert WIDONG, asbl. »

Le projet de rapport complémentaire est adopté à l'unanimité des membres présents.

2. 7190 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017

Monsieur le Président-Rapporteur procède à une brève présentation du projet de rapport.

Il est encore précisé que pour l'échange de données relatifs aux permis de conduire dans les pays de l'Union européenne le système RESPER a été mis en place dans le cadre de la 3^e directive relative au permis de conduire (directive 2006/126). Le système EUCARIS étant déjà en place avec, entre autres, cette même fonctionnalité, la directive laisse le choix aux États membres quant au système à utiliser.

Pourquoi ne pas regrouper les deux systèmes ?

Les pays, dont le Luxembourg, ayant utilisé le système EUCARIS déjà bien avant la mise en place du système RESPER (système de la commission européenne), souhaitent continuer à utiliser le système EURACIS et ne pas l'abandonner pour le système RESPER. Ces derniers pays se connectent/ont accès au système RESPER par le biais du système EUCARIS. En effet, vu que ces pays disposent déjà d'un système qui fonctionne, ils ne voient ni l'utilité ni l'opportunité de mettre en place un nouveau système.

Par conséquent, les deux systèmes vont continuer à être utilisés parallèlement et un futur regroupement n'est pour le moment pas planifié.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

3. 7420 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg

Monsieur Carlo Back est désigné Rapporteur du projet de loi.

La commission se voit distribuer séance tenante un tableau juxtaposé regroupant le texte initial de la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg I, le texte du projet de loi déposé, l'avis du Conseil d'État ainsi que des propositions de modifications du texte du projet de loi.

L'objectif du présent projet de loi visant à modifier la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg est d'introduire une nouvelle gouvernance et une structure de gestion par l'introduction d'un poste de directeur à temps plein, à l'instar du Fonds Belval, au sein du Fonds Kirchberg.

En effet, jusqu'à présent, le Fonds Kirchberg a été géré essentiellement par son Président, ensemble avec un comité exécutif composé de trois membres du Conseil d'administration. Cependant, la charge de travail existante et la responsabilité y afférente ne permettent plus aux membres du Conseil d'administration d'exécuter la gestion journalière et courante du Fonds.

Par conséquent, l'engagement d'un directeur permettra de professionnaliser la structure du Fonds.

Dans ce même ordre d'idées, il est prévu d'élargir le nombre des membres du Conseil d'administration de sept à neuf afin de prévoir une plus large expertise au sein de cet organe.

Enfin, le nombre des membres du bureau est augmenté de trois à quatre personnes.

La commission procède ensuite à l'examen des articles du projet de loi :

Article 1^{er}

L'article sous revue a pour objet d'adapter le texte de l'article 36 de la loi précitée du 7 août 1961 en remplaçant les termes « ministre des travaux publics » par les termes « ministre ayant les travaux publics dans ses attributions ».

Le Conseil d'État note dans son avis du 7 mai 2019 que, concernant l'article 36, la désignation des compétences gouvernementales se fait suivant l'arrêté grand-ducal portant attribution des compétences ministérielles aux membres du Gouvernement, en l'occurrence l'arrêté grand-ducal du 5 décembre 2018 portant constitution des Ministères. Les attributions ministérielles sont en effet à déterminer avec précision, en renseignant sur la compétence dans le cadre de laquelle le membre du Gouvernement est appelé à intervenir. Partant, il y a lieu d'écrire :

« ministre ayant le Fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg dans ses attributions ».

Dans ce contexte, le Conseil d'État attire l'attention des auteurs sur le fait qu'il convient, dans un souci de cohérence, de modifier également les articles 4, paragraphe 1^{er}, et 43 de la loi précitée du 7 août 1961 en remplaçant les termes « ministre des travaux publics » par les termes « ministre ayant le Fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg dans ses attributions ».

Dans le même ordre d'idées, la Haute Corporation estime qu'il conviendrait également de remplacer, dans l'ensemble du texte de la loi précitée du 7 août 1961, les termes « ministre du trésor et du budget », « Ministre du Trésor » et « Ministre du Budget » par les termes « ministre ayant le Trésor dans ses attributions » et « ministre ayant le Budget dans ses attributions ».

La représentante du Ministère informe qu'actuellement une soixantaine d'établissements publics existent auprès de l'État. Elle estime qu'il serait étonnant que l'arrêté grand-ducal portant attribution des compétences ministérielles les énonce tous, au risque d'en oublier un.

La commission se prononce en faveur du texte dans sa version déposée.

Article 2

L'article 2 augmente le nombre d'administrateurs de sept à neuf et cela pour permettre de disposer à ce niveau d'un plus large éventail d'expertise et de qualifications.

Le Conseil d'État constate dans son avis du 7 mai 2019 que le commentaire des articles ne fournit pas d'autres explications concernant les qualifications nécessaires pour la gestion du Fonds, les qualifications des membres actuels du conseil d'administration ou encore les qualifications manquantes pour le moment, de sorte que la Haute Corporation s'abstient d'apprécier la pertinence de la mesure.

La représentante du Ministère donne comme exemple le conseil d'administration du Fonds Belval, qui est composé de 13 membres plus deux observateurs des communes d'Esch/Alzette respectivement Sanem.

Il en est de même du conseil d'administration du Fonds du Logement dont le conseil est également composé de 13 membres.

L'oratrice explique que le fait de rehausser le nombre des membres du conseil d'administration de 7 à 9 permettra de se voir attribuer des qualifications supplémentaires. En outre, au vu d'absences régulières de certains administrateurs, l'on disposera à l'avenir d'un quorum suffisant pour prendre des décisions.

Suite à des questions afférentes des membres de la commission, il est expliqué que les administrateurs ne peuvent pas toujours être présents notamment en raison de leur calendrier serré. En plus, ces derniers ne peuvent pas nommer de suppléants pour les remplacer.

Article 3

L'article sous revue vise à ajouter « l'engagement d'un directeur » aux points devant faire l'objet d'une décision de la part du conseil d'administration. Il modifie dans cette perspective l'article 39, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 7 août 1961.

Le Conseil d'État observe que le directeur n'est pas institué à proprement parler comme un organe du Fonds, mais introduit dans la loi précitée du 7 août 1961 à travers son engagement par le conseil d'administration. Le Conseil d'État y voit un premier signe, qui est d'ailleurs confirmé dans la suite de la lecture du texte, d'une volonté de cantonner le directeur à un rôle subordonné d'exécution.

Le Conseil d'État note encore que la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de

l'État sur le site de Belval-Ouest précise en son article 6, paragraphe 1^{er}, lettre a), que le conseil d'administration est non seulement compétent pour prendre une décision relative à l'engagement du directeur, mais également pour prendre une décision relative à son licenciement. Cette précision figure d'ailleurs également dans la décision du Gouvernement en conseil du 10 février 2017 déterminant des lignes directrices pour la création d'établissements publics ainsi que dans d'autres lois portant création d'établissements publics. Par conséquent, il est recommandé aux auteurs du projet de loi de compléter la disposition sur ce point.

La représentante du Ministère explique que le projet de loi sous examen s'est largement inspiré de la loi sur le Fonds Belval en reprenant le texte quasi littéralement. D'ailleurs, à l'instar des sociétés commerciales, il est conféré au conseil d'administration un pouvoir autonome, général et exclusif de gestion sociale et de stratégie. Le conseil est en principe investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la société alors qu'une direction est un organe exécutif responsable de la gestion journalière d'une société.

Cette vision est d'ailleurs exposée dans les lignes directrices du Gouvernement en conseil du 10 février 2017 déterminant les lignes directrices pour la création d'établissements publics.

La commission est d'accord pour compléter le nouveau tiret par : « *et le licenciement...* »

Article 4

L'article 4 ajoute un nouveau tiret à l'article 39, paragraphe 1^{er}, lettre b), de la loi précitée du 7 août 1961 pour conférer au conseil d'administration la mission de définir les attributions du directeur.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 7 mai 2019 que la disposition est toutefois rédigée de façon à ajouter, comme cela résulte d'ailleurs du texte coordonné qui est joint au projet de loi, un alinéa à part à la future loi. Il y est par ailleurs précisé que le directeur assiste avec voix consultative aux délibérations du conseil d'administration, disposition qui n'a pas sa place dans un article qui énumère les attributions du conseil d'administration. Enfin, le Conseil d'État en est à se demander si le texte sous revue, en ce qu'il charge le conseil d'administration de définir les attributions du directeur, est compatible avec le nouveau libellé qui sera donné, à travers l'article 6 du projet de loi, à l'article 40 de la loi précitée du 7 août 1961. D'après les termes de cette dernière disposition, ce sera en fait la loi qui définira le périmètre des attributions du nouveau directeur en prévoyant qu'il gère le Fonds et qu'il est chargé de sa gestion journalière.

L'ensemble du texte est dès lors à revoir d'après le Conseil d'État.

Au sein de la commission, il est constaté que le texte est repris textuellement de la loi sur le Fonds Belval. Quoi qu'il en soit, la commission décide de supprimer l'article 4 au vu de la proposition de texte faite par le Conseil d'État à l'article 6 ci-après.

Article 5

À travers l'article 5, il est procédé à une reformulation du paragraphe 4 de

l'article 39 de la loi précitée du 7 août 1961. Aux termes de la disposition proposée, l'actuel comité exécutif de trois membres sera remplacé par un Bureau composé de quatre membres du conseil d'administration. Il sera notamment chargé d'organiser, de suivre et de contrôler les travaux et d'accompagner la gestion journalière des travaux de l'établissement. Tout comme l'actuel comité exécutif, le Bureau sera présidé par le président du conseil d'administration. Enfin, le nouveau directeur assistera le Bureau.

Le Conseil d'État constate dans son avis du 7 mai 2019 que le texte proposé constitue la copie conforme de l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2002. L'article 7 précité résulte, du moins pour ce qui est de ses deux premiers alinéas, d'une proposition de texte formulée par le Conseil d'État dans son avis du 16 avril 2002 concernant le projet de loi portant création d'un fonds pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest et autorisant le Gouvernement à acquérir les immeubles nécessaires à l'accomplissement de cette mission.

Le texte opère un glissement au niveau de la gestion journalière du Fonds en ce que le nouveau Bureau ne sera plus, contrairement à l'actuel comité exécutif, chargé de la gestion journalière du Fonds, mais se limitera à « accompagner » cette gestion.

Afin de lever toute ambiguïté concernant la composition du Bureau et le nombre de ses membres, le Conseil d'État estime qu'il convient de préciser le texte sur ce point. Il n'est en effet pas clair si le président du conseil d'administration doit être compté parmi les quatre membres du conseil d'administration désignés par le Gouvernement en conseil et visés à l'alinéa 2 ou s'il est désigné d'office à travers la loi et vient s'ajouter aux quatre membres mentionnés à l'alinéa 2, auquel cas le nombre total des membres du Bureau serait de cinq.

En ce qui concerne l'alinéa 3, il confirme le rôle prédominant du président du conseil d'administration dans la gouvernance du Fonds en lui réservant la présidence du Bureau.

Le Conseil d'État ne formule pas d'autre observation.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de formuler le texte du projet de loi comme suit :

« Le Bureau est composé de quatre membres du conseil d'administration, y compris le président du conseil d'administration, désignés par le Gouvernement en Conseil. »

Suite à une question afférente de Monsieur Gusty Graas (DP), il est précisé qu'en cas d'égalité de voix au sein du Bureau, le conseil d'administration sera amené à trancher la décision par un vote.

Article 6

L'article sous examen a pour objet de remplacer l'article 40 de la loi précitée du 7 août 1961 en vue de préciser que le directeur est chargé de la gestion journalière du Fonds. L'article 40 en question a été inséré dans la loi précitée du 7 août 1961 par la loi du 8 juin 2004 modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du

plateau de Kirchberg.

Dans sa version actuelle, l'article 40 se limite à définir le régime auquel est soumis le personnel du Fonds.

Le Conseil d'État note dans son avis du 7 mai 2019 que l'article 6 du projet de loi donne au directeur la mission de gérer le Fonds et le charge de la gestion journalière, disposition qui est ici encore mal placée dans l'agencement général de la loi, vu qu'elle est accolée à une disposition sur le régime auquel est soumis le personnel du Fonds, régime qui est un régime de droit privé.

Ensuite, et à l'heure actuelle, le Fonds est assisté par le personnel. Le texte, tel qu'il est désormais proposé, admet deux interprétations, *le personnel pouvant être appelé à assister soit le Fonds soit le nouveau directeur*. Dans ce contexte, le Conseil d'État se doit d'attirer l'attention des auteurs du texte sur une lacune dans le dispositif en place, vu que la loi précitée du 7 août 1961 ne définit pas un chef hiérarchique pour le personnel du Fonds. *Le texte est dès lors peu clair et le projet de loi sous revue ne résout pas le problème du rattachement hiérarchique du personnel du Fonds*. Enfin, le Conseil d'État ne trouve pas très logique de charger le directeur de la gestion *et de limiter, dans la foulée, cette gestion à la gestion journalière*.

Face à ces multiples déficiences du texte proposé, le Conseil d'État propose de *reformuler les dispositions ayant trait au directeur et de rassembler l'ensemble du dispositif afférent dans un article unique*. Le Conseil d'État renvoie, dans ce contexte, à un certain nombre de lois portant création d'établissements publics qui valorisent la fonction de directeur et les missions et devoirs qui se rattachent à cette fonction en lui consacrant une disposition spécifique. Cette disposition pourrait se lire comme suit :

« La gestion journalière du Fonds est assurée par un directeur dont les attributions sont définies dans le détail par le conseil d'administration.

Le directeur est chargé d'exécuter les décisions du conseil d'administration. Il répond de sa gestion devant le conseil d'administration.

Le directeur participe avec voix consultative aux délibérations du conseil d'administration. Il assiste le Bureau.

Le personnel du Fonds est placé sous ses ordres. »

La commission décide de reprendre cette proposition de texte en insérant un nouvel article 39bis dans le texte de la loi.

Article 7

L'article sous examen prévoit que la présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la publication du Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Partant, Le Conseil d'Etat estime que l'article sous avis est à supprimer.

La commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de supprimer l'article 7 du projet de loi.

La commission décide encore de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'Etat.

Un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion.

4. 7275 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Monsieur Carlo Back est désigné Rapporteur du projet de loi.

L'objet du projet de loi est l'adaptation de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

D'abord, le projet de loi adapte la terminologie et rectifie quelques points de ladite loi afin de mettre à jour certains points liés à la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux. Le projet de loi introduit notamment dans la loi modifiée du 14 février 1955 le terme d'« itinéraires cyclables nationaux ».

Ensuite, les modifications principales introduites par le projet de loi concernent la définition de « véhicule abandonné » et les dispositions réglant la mise en fourrière par les forces de l'ordre de véhicules considérés abandonnés. Le projet de loi prévoit de raccourcir certains délais au-delà desquels un véhicule immobilisé sur la voie publique peut être considéré par les forces de l'ordre comme ayant été abandonné et par la suite être enlevé, respectivement mis en fourrière. Sur la voie publique en général, le délai d'un mois est laissé inchangé. Sur la grande voirie et sur les routes nationales en dehors des agglomérations, le délai est réduit de 8 jours à 24 heures. Au sein de l'enceinte d'un centre de contrôle technique, le délai prévu par le projet de loi est de 8 jours

Par ailleurs, le projet de loi introduit des dispositions selon lesquelles, dans le cas où un véhicule immobilisé sur la grande voirie ou sur une route nationale en dehors des agglomérations affecte la sécurité routière ou la fluidité du trafic de façon sensible, à condition que le propriétaire du véhicule n'a pas pu être contacté ou n'a pas donné suite à l'ordre de la Police grand-ducale de le déplacer, ce véhicule est considéré comme abandonné par les forces de l'ordre dès le moment où il a été immobilisé.

Article 1^{er} (modification de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955, paragraphe 1^{er})

Au numéro 1^{er}, les termes « routes pour véhicules automoteurs » remplacent les termes « voies réservées à la circulation automobile », afin d'aligner la terminologie sur celle de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Au numéro 2, la terminologie concernant les itinéraires cyclables est adaptée à celle de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux.

Au numéro 2, paragraphe 2°, le renvoi est rectifié.

Par ailleurs, le texte du projet ajoute les itinéraires cyclables du réseau national définis par la loi susmentionnée du 28 avril 2015 et qui font partie de la voirie de l'État conformément au paragraphe 1^{er}. Il est donc normal de les citer au paragraphe 2 comme pouvant faire l'objet d'un règlement grand-ducal, au même titre que la grande voirie et la voirie normale de l'État.

L'ajout des itinéraires cyclables clarifie les compétences de réglementation des communes sur ces parties de la voie publique.

Le texte de cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Article 2 (modification de l'article 10)

Pour des raisons de sécurité routière propres aux routes fréquentées et empruntées en particulier par le trafic lourd (grande voirie et routes nationales), le délai au-delà duquel un véhicule immobilisé est considéré comme abandonné est réduit de 8 jours à 24 heures. Par ailleurs, lorsque les forces de l'ordre considèrent que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation et peut donc être mis en fourrière suivant les conditions précisées.

Cette mesure vise tous les véhicules, mais en particulier les poids lourds. L'immobilisation d'un tel véhicule sur une autoroute ou une route nationale, même sur une bande d'arrêt d'urgence, est susceptible d'entraîner des conséquences négatives sur la sécurité routière et la fluidité du trafic. Il importe donc d'introduire la possibilité de l'enlèvement du véhicule dans les meilleurs délais.

Le renvoi de l'article 10, alinéa 1^{er}, à l'article 9 de la loi détermine les sanctions applicables.

Le texte de l'article 2 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Article 3 (modification de l'article 17)

Pour des raisons de sécurité routière propres aux routes susmentionnées, le délai au-delà duquel un véhicule immobilisé en cas de force majeure peut être mis en fourrière est fixé à 24 heures. Par ailleurs, lorsque les forces de l'ordre considèrent que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation suivant les conditions précisées.

En effet, avec l'augmentation du trafic, en particulier sur le réseau autoroutier, même des interventions minimales causent des bouchons et provoquent des problèmes qui peuvent sensiblement affecter la fluidité du trafic.

La deuxième phrase (« Toutefois, lorsque le véhicule... ») vise le cas de figure où le propriétaire ou le détenteur a reçu de la part d'un membre de la Police grand-ducale l'ordre de déplacer le véhicule. Du fait que l'intervalle endéans lequel le conducteur doit déplacer son véhicule n'est pas précisé, il faut conclure que celui-ci dispose d'un délai raisonnable (notamment eu égard à la situation du trafic) pour le déplacer.

Le texte de cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Dans son article 156, le Code de la route stipule que le conducteur doit à tout moment avoir assez de carburant pour rejoindre la prochaine station-service où faire le plein d'essence, M. Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si cette règle fait seulement référence à l'essence et au diesel ou si les pannes de batterie sont également couvertes par la législation actuelle ? Il est répondu qu'au sens strict du terme les pannes de batterie ne sont effectivement pas visées ; une adaptation du texte s'imposera à l'avenir.

M. Aly Kaes (CSV) estime que le projet de loi est trop vague, notamment en ce qui concerne l'absence de critères cohérents à appliquer par les forces de l'ordre pour constater que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic.

M. Max Hahn (DP) est par contre d'avis qu'il vaut mieux agir trop rapidement qu'attendre trop longtemps, i.e. qu'il vaut mieux en faire trop que pas assez.

M. Marc Goergen (Piraten) se pose la question de savoir dans quelle mesure et à quel degré la responsabilité de l'agent de police est engagée lorsque ce dernier aurait commis une erreur d'appréciation. L'orateur est d'avis que l'agent de police se trouve exposé à un risque trop élevé.

M. Marc Lies (CSV) est d'avis que, d'une manière générale, la procédure d'approbation des règlements communaux est souvent extrêmement lente et trop longue, notamment en cas d'urgence. Selon l'orateur, une réforme de la procédure s'avère nécessaire voire inévitable. Le délai entre le dépôt et l'approbation devra être revu à la baisse. Le représentant du Ministère informe alors que la durée d'approbation a été ramenée de 4 mois à 8 jours. L'orateur ajoute que, suite à cette approbation, le règlement communal est transmis au Ministère de l'Intérieur pour approbation. M. le Président propose de porter ce sujet à l'ordre du jour d'une prochaine réunion.

Article 4

L'article 4 du projet de loi prévoit que « la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne ».

Le Conseil d'État rappelle dans ce contexte qu'aux projets de loi, il est fait abstraction de la formule de promulgation, laquelle est seulement ajoutée au même moment que le préambule et la suscription, c'est-à-dire juste avant la soumission à la signature du Grand-Duc. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

La commission décide de suivre la proposition du Conseil d'État de supprimer l'article en question.

Pour ce qui est des observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans ses observations générales que lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre le point suivant le numéro de paragraphe, pour lire à titre d'exemple « paragraphe 2 » et non pas « paragraphe 2. ».

L'intitulé complet ou, le cas échéant, abrégé de l'acte à modifier doit obligatoirement être mentionné au dispositif à la première modification qu'il s'agit d'apporter à cet acte, même s'il a déjà été cité à l'intitulé. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cet acte se limiteront à indiquer « de la même loi », en lieu et place de la citation de l'intitulé.

Pour ce qui est de l'article 1^{er}, le Conseil d'État estime qu'il est indiqué de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article sous un seul article, en reprenant chaque modification sous un numéro « 1° », « 2° », « 3° »,...

En outre, l'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Partant, les tirets sont à remplacer par une numérotation « 1° », « 2° », « 3° »,...

La commission décide de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

5. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

15



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 13 juin 2019

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 23 mai 2019
2. 7360 Projet de loi modifiant la loi du 4 août 2014 relative à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de certains bâtiments de la Cité des Sciences à Belval
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7190 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Alain Disiviscour, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
M. Luc Dhamen, directeur du Fonds Belval

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. **Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 23 mai 2019**

Le projet de procès-verbal sous rubrique est adopté à l'unanimité des membres présents.

2. 7360 Projet de loi modifiant la loi du 4 août 2014 relative à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de certains bâtiments de la Cité des Sciences à Belval

Suite à une brève présentation par Monsieur le rapporteur, le projet de rapport sous rubrique est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission propose comme temps de parole le modèle de base à la Conférence des Présidents.

3. 7190 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017

Le présent projet de loi a comme objet la mise à jour du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS). Le projet de loi prévoit l'approbation du Protocole portant amendement du traité EUCARIS et de la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017.

Le traité EUCARIS 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. Il fut ratifié par la loi du 19 février 2004 portant approbation du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS).

Par ce traité, un système avait été mis en place permettant d'échanger entre les pays signataires en temps réel des données sur l'immatriculation des véhicules et la délivrance des permis de conduire. Pour ce qui est de l'immatriculation des véhicules, l'objectif était d'éviter que des véhicules volés, détournés ou suspects dans un pays soient réimmatriculés dans un autre pays. Quant aux permis de conduire, l'objectif était de prévenir la transcription ou l'échange de permis qui, dans leur pays de délivrance, avaient été soumis à des sanctions telles qu'une interdiction de conduire.

La mise à jour du Traité est surtout motivée par l'évolution de l'utilisation du système EUCARIS, qui entretemps est aussi utilisé pour des échanges de données autres que celui prévu par ledit Traité. En effet, le système technique en question est désormais aussi utilisé pour l'échange de données sur la base d'autres actes juridiques de l'Union européenne (UE), tel que l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. Par conséquent, les amendements au Traité EUCARIS cherchent à élargir le Traité afin qu'il fournisse une base juridique pour l'utilisation du système EUCARIS à d'autres fins.

Pour le détail de l'objet du projet de loi il y a lieu de se référer à l'exposé de motifs contenu document parlementaire n°7190⁰⁰.

La commission procède ensuite à l'examen de l'article unique :

L'article unique prévoit que le Protocole portant amendement du Traité sur un Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017 sont approuvés.

Le texte du projet de loi sous examen n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Pour ce qui est des observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'intitulé et à l'article unique de la loi en projet, il convient d'écrire les termes « Protocole » et « Déclaration » avec des lettres initiales majuscules. Suivant la Haute Corporation, il est indiqué d'ajouter une virgule après le nom propre « Luxembourg ».

La commission décide de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Suite à une question afférente de Monsieur le Rapporteur, la commission parlementaire est informée par le représentant du Ministère que pour l'échange de données relatives aux permis de conduire dans les pays de l'Union européenne le système RESPER a été mis en place dans le cadre de la 3^e directive relative au permis de conduire (directive 2006/126). Le système EUCARIS étant déjà en place avec, entre autres, cette même fonctionnalité, la directive laisse le choix aux États membres quant au système à utiliser.

Dans cet ordre d'idées, plusieurs membres de la commission parlementaire se posent la question sur l'opportunité d'un éventuel regroupement futur des deux systèmes pour des raisons d'ordre pratique et en vue d'une meilleure transparence.

Le système EUCARIS permet 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. À noter dans ce contexte qu'un résident européen ne peut posséder qu'un seul permis de conduire européen à la fois. Ce permis est délivré par les autorités du pays de l'UE dans lequel l'on réside habituellement ou régulièrement. On doit y résider au moins 185 jours par année civile en raison d'attaches personnelles ou professionnelles. Le pays de résidence est responsable des mesures de restriction, de suspension ou de retrait du droit de conduire. Ces informations délivrées ne peuvent être remises en cause par les autres États membres, qui sont tenus de reconnaître un permis de conduire d'un autre État membre.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) relate le cas concret d'un titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois flashé par un radar pour excès de vitesse en Allemagne. Ledit conducteur s'est vu infliger une interdiction de conduire ainsi qu'un retrait de son permis pour une durée de deux mois. La commission est informée par le représentant du Ministère que d'un point de vue juridique les autorités d'un État européen ne peuvent pas retirer un

permis de conduire établi par un autre État européen. En revanche, ce même État européen a néanmoins le droit d'interdire de manière provisoire ou définitive la conduite de véhicules à moteur sur son territoire. La sanction ne s'applique qu'au territoire de l'État émetteur de la sanction et le conducteur est en droit de circuler librement au Luxembourg ainsi que dans tout autre pays européen durant la période d'interdiction. De ce fait, le conducteur luxembourgeois n'a pas à se soumettre à la demande d'un État étranger de remettre en main propre ou d'envoyer par la poste son permis de conduire à la police. En cas de retrait du permis de conduire par un État européen autre que le pays émetteur du permis de conduire, cet État a l'obligation de le faire parvenir à l'État émetteur.

La commission se voit encore expliquer que le « Traité de Prüm » vise à renforcer la coopération policière européenne en améliorant l'échange d'informations, notamment en vue de lutter contre le terrorisme, la criminalité transfrontalière et la migration illégale. Ce traité facilite les procédures d'échange d'informations entre États membres, en prévoyant un accès réciproque et automatique à des bases de données nationales spécifiques, tels les registres d'immatriculation de véhicules.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion.

4. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

7190

Loi du 12 juillet 2019 portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la Déclaration conjointe, faits à Luxembourg, le 8 juin 2017.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du 10 juillet 2019 et celle du Conseil d'État du 12 juillet 2019 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique.

Est approuvé le Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la Déclaration conjointe, faits à Luxembourg, le 8 juin 2017.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,
Jean Asselborn*

Palais de Luxembourg, le 12 juillet 2019.
Henri

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
François Bausch*

Protocole portant amendement du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) et la Déclaration conjointe, faits à Luxembourg, le 8 juin 2017**Préambule**

Les États parties au Traité sur un Système d'information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000, sont convenus des dispositions suivantes :

Article I

(1) L'article 1 du Traité est remplacé par le texte suivant :

Article 1

Au sens du présent Traité on entend par :

1. « Partie », un quelconque État qui est partie du Traité, c.-à-d. soit une partie contractante, soit une partie adhérente au Traité ;
2. « tiers », un quelconque État qui n'est pas une partie du Traité au sens de l'article 1.1 ou une institution supranationale de droit public qui utilise le système EUCARIS pour un échange de données en vertu soit d'un acte juridique de l'UE, soit d'un accord bilatéral ou multilatéral ;
3. « 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 ;
4. « 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 ;
5. « données personnelles », toutes les informations relatives à une personne physique déterminée ou susceptible d'être déterminée.

(2) L'article 2 du Traité est remplacé par le texte suivant :

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 EUCARIS 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 États dans le domaine des permis de conduire, de l'enregistrement de véhicules et d'autres fraudes et actions criminelles en relation avec des véhicules ;
 - iii) à échanger rapidement les informations afin d'augmenter l'efficacité des mesures administratives que les autorités compétentes ont engagées en conformité avec les prescriptions nationales des Parties, et

- iv) à être à disposition des Parties et des tiers pour effectuer un échange de données en vertu soit d'un acte juridique de l'UE, soit d'un accord bilatéral ou multilatéral autre que le présent Traité.

(3) L'article 3 du Traité est remplacé par le texte suivant :

Article 3

Dans le cadre du système EUCARIS, 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.

À 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 accessible les données des banques de données centrales relatives aux véhicules et aux permis de conduire des autres Parties.

(4) L'article 4 du Traité est remplacé par le texte suivant :

Article 4

Aux fins de la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii), 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.

(5) L'article 5 du Traité est remplacé par le texte suivant :

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) a) Banque de données centrale relative aux véhicules :

- i) marque ;
- ii) dénomination commerciale ;
- iii) numéro d'identification du véhicule ;
- iv) numéro d'immatriculation ;
- v) date de la première immatriculation ;
- vi) type de carburant ou source d'énergie ;
- vii) confirmation de vol du véhicule.

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

- i) numéro du permis de conduire ;

- ii) nom ;
 - iii) autres noms ;
 - iv) date et lieu de naissance ;
 - v) catégories de permis de conduire pour lesquelles une autorisation existe ;
 - vi) indications administratives ou conditions et restrictions sous forme codée ;
 - vii) date de délivrance ;
 - viii) échéance de la validité ;
 - ix) indications relatives à l'invalidité ou la suspension d'une catégorie de permis de conduire.
- (2) En supplément aux données visées à l'alinéa (1), d'autres données disponibles de la banque de données centrale relative aux véhicules et de la banque de données centrale relative aux permis de conduire peuvent être mises à disposition en vue d'être récupérées par le biais de la procédure automatisée utilisée par les autorités centrales ; ces données doivent être énumérées dans un document qui, conformément à l'article 19, alinéa (2) sous b), est sujet à l'approbation de l'Assemblée générale.
- (3) Ce document doit uniquement contenir des données nécessaires aux fins de la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii) du Traité.
- (4) Des accords concernant la récupération d'autres données par les autorités centrales dans le cadre de prescriptions nationales ne sont pas affectés.
- (6) La première phrase de l'article 6 du Traité est modifiée comme suit :

Article 6

Aux fins de la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii), 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.

[...]

- (7) L'article 8 du Traité est remplacé par le texte suivant :

Article 8

- (1) Les Parties prennent les mesures appropriées pour assurer le respect des dispositions du Traité.
- (2) L'accès direct aux données disponibles en vue de leur récupération dans le cadre du système EUCARIS conformément à l'article 5 est réservé aux autorités centrales des Parties.
- (3) Ces autorités sont responsables, pour compte de leur Partie, de la gestion conforme du système EUCARIS et prennent les mesures appropriées pour assurer le respect des dispositions du Traité.
- (4) Aux fins de la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii), et conformément aux prescriptions nationales des Parties, les autorités administratives compétentes pour l'immatriculation et l'enregistrement de véhicules et pour la délivrance et l'enregistrement de permis de conduire ainsi que les autorités policières, douanières, judiciaires et de sûreté nationales peuvent consulter les données du système EUCARIS par les autorités centrales. Ces informations ne doivent être communiquées à d'autres entités que dans le strict respect des prescriptions légales nationales de la Partie récupératrice et de la directive 95/46/EC 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, y compris les adaptations existantes ou le remplacement de cette directive.
- (8) Un nouvel article 8a est inséré :

Article 8a

- (1) L'accès des Parties et des tiers aux données disponibles en vue de leur récupération sur la base d'un acte juridique de l'UE ou d'un accord bilatéral ou multilatéral autre que le présent Traité est réservé aux autorités compétentes dans l'un ou l'autre cas.
- (2) Ces autorités assument la responsabilité, à l'égard des tiers, de la gestion et de l'usage conformes du système EUCARIS.
- (3) Des mesures techniques sous forme de requêtes et d'informations autonomes ainsi que des fonctions spécifiques de l'échange de données pour les différents usages doivent garantir que les autorités des Parties et les tiers ont uniquement accès aux données auxquelles ils sont autorisés en vertu de l'acte juridique de l'UE ou de l'accord bilatéral ou multilatéral respectif.
- (9) L'article 9 du Traité est supprimé.

(10) L'article 10 du Traité est supprimé.

(11) L'article 11, alinéa (1) du Traité est modifié comme suit :

Article 11

(1) Les Parties ne doivent utiliser des données qui sont communiquées dans le cadre de l'EUCARIS qu'aux seules fins de la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii).

(12) L'article 12 du Traité est remplacé par le texte suivant :

Article 12

Si des données sont échangées entre les autorités centrales dans le cadre de l'EUCARIS, 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.

(13) L'article 17 du Traité est remplacé par le texte suivant :

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

1. doivent comporter la raison de la récupération, des indications détaillées sur les données récupérées ainsi que la date et l'heure des récupérations ;
2. ne doivent être utilisées qu'à des fins d'audit ;
3. doivent être protégés de façon appropriée contre une utilisation irrégulière et contre toute autre forme d'abus ;
4. doivent être supprimés après douze mois ou être traités conformément aux prescriptions légales nationales des Parties relatives à l'archivage et l'effacement d'enregistrements.

(14) L'article 18 du Traité est remplacé par le texte suivant :

Article 18

Chaque Partie ou chaque tiers respecte le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et les organes communautaires et à la libre circulation de ces données et désigne conformément à la directive 95/46/CE les 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. Cet article s'appliquera également lorsque le règlement ou la directive seront modifiés ou remplacés.

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 EUCARIS.

(15) L'article 19 du Traité est remplacé par le texte suivant :

Article 19

- (1) L'Assemblée générale est composée de représentants des Parties et de représentants des tiers. En règle générale, l'Assemblée se réunit une fois par an et chaque fois que les circonstances l'exigent.
- (2) L'Assemblée générale est responsable
 - a) pour la mise en œuvre et l'application conforme des dispositions du Traité ;
 - b) pour l'approbation du document visé à l'article 5, alinéa (2), comportant la liste de données qui en plus des données mentionnées à l'article 5, alinéa (1), peuvent être mises à disposition en vue d'être récupérées ;
 - c) pour le fonctionnement conforme du système EUCARIS ;
 - d) pour toutes les affaires financières relatives à EUCARIS.

L'Assemblée générale peut, pour l'assister dans ses missions, instituer des organismes ou des groupes de travail si elle le juge nécessaire.

L'Assemblée générale arrête son règlement intérieur à la majorité des quatre cinquièmes.

- (3) Chaque État dispose d'une voix indépendamment du nombre de délégués que les Parties ou les tiers ont envoyés à l'Assemblée générale et également indépendamment du nombre de liaisons ou de fonctions et usagers.
- (4) Les décisions ou les recommandations concernant le Traité, la liste des données visées à l'article 5, alinéa (2), et le traitement des États qui souhaitent adhérer au Traité, sont réservées aux Parties et requièrent la majorité des quatre cinquièmes, la moitié au moins des Parties étant présentes. L'Assemblée générale arrête dans son règlement intérieur les procédures de vote pour l'ensemble des autres décisions.
- (16) L'article 20 du Traité est remplacé par le texte suivant :

Article 20

- (1) Les frais relatifs à la gestion et à l'utilisation du système EUCARIS par les Parties et les tiers sur leur territoire national sont à la charge de la Partie concernée, respectivement du tiers concerné.
- (2) Sous réserve de l'assentiment préalable de l'Assemblée générale, les dépenses communes générées par la mise en œuvre du Traité sont supportés par les Parties et les tiers.

Article II

- (1) Le présent protocole est soumis à la ratification, l'acceptation ou l'approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont à déposer auprès du dépositaire du présent protocole, le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg.
- (2) Ce protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception par le dépositaire du deuxième instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation au protocole.
- (3) Pour les Parties contractantes qui déposent leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation au présent protocole après l'entrée en vigueur du protocole, le protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de dépôt auprès du dépositaire.
- (4) Tout État qui adhère au Traité conformément à l'article 24 du Traité après l'entrée en vigueur du présent protocole, adhère au Traité amendé.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent protocole.

Fait à Luxembourg le 8 juin 2017 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 à chaque Partie contractante.

Pour le Royaume de Belgique,
François BELLOT, Ministre fédéral de la Mobilité

Pour la République fédéral d'Allemagne,
Alexander DOBRINDT, Ministre fédéral des Transports et des Infrastructures numériques

Pour la République de Lettonie,
Edgars TAVARS, Secrétaire parlementaire du Ministère des Transports

Pour le Grand-Duché de Luxembourg,
François BAUSCH, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Pour le Royaume des Pays-Bas,
Melanie SCHULTZ VAN HAEGEN-MAAS GEESTERANUS, Ministre des Infrastructures et de l'Environnement

Pour la République slovaque,

Peter JAVORCIK, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, Représentant permanent de la République slovaque auprès de l'Union européenne à Bruxelles

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

Robert John MARSHALL, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire

Indications et explications concernant les modifications

- Remarque générale :

L'adaptation du Traité EUCARIS est principalement motivée par le fait qu'entretemps EUCARIS en tant que système technique est non seulement utilisé pour l'échange de données en vertu du Traité, mais également pour l'échange de données sur la base d'autres actes juridiques de l'UE (p.ex. la directive CBE et les décisions du Conseil concernant le Traité de Prüm) ou sur la base d'accords bilatéraux et multilatéraux.

Cette utilisation multifonctionnelle du système EUCARIS n'est pas reflétée dans le Traité existant. C'est pourquoi, l'objectif principal des amendements consiste à élargir le Traité par des « clauses d'ouverture » de manière à ce qu'il constitue également une base juridique pour l'utilisation de l'EUCARIS à d'autres fins. En complément, quelques modifications rédactionnelles et quelques clarifications ont été apportées.

- Modification de l'article 1 :

N° 1 précise que le terme *Partie* désigne toujours un État (et pas une organisation). N° 2 introduit une définition du terme *tiers*. Un *tiers* est soit un État qui n'est pas une Partie contractante, soit une institution de droit public organisée de façon suprarégionale (la Commission européenne, par exemple) qui utilisent l'EUCARIS pour un échange de données sur la base d'un acte juridique de l'UE ou d'un accord bilatéral ou multilatéral. Un *tiers* ne peut jamais être une organisation privée.

- Modification de l'article 2 :

À l'alinéa (2), point iii), le terme « prescriptions nationales » est utilisée conformément à la définition à l'article 1, point 4, au lieu du terme « règles juridiques et administratives » (comme dans les autres versions linguistiques du Traité).

L'insertion du nouveau point iv) sert à étendre les objets de l'utilisation de l'EUCARIS à un possible usage par des *tiers* (sur des bases juridiques pertinentes).

- Modification de l'article 5 :

L'article 5 initial du Traité EUCARIS définit les données qui doivent obligatoirement être mises à disposition par les Parties contractantes en vue d'être récupérées par le biais de la procédure automatisée aux fins du Traité. La liste des données obligatoires doit être précisée dans le Traité. Il doit pourtant être possible de spécifier d'autres données facultatives sans avoir à recourir à une modification du Traité. Ainsi, les nouveaux alinéas (2) et (3) confèrent à l'Assemblée générale de l'EUCARIS (l'ancien 'Participants' Board, cf. également les explications relatives à l'article 19) le droit d'énumérer, dans un document adopté par l'Assemblée générale, d'autres données facultatives à inclure dans les informations à communiquer. Il sera ainsi possible d'adapter les données de manière souple aux nouveaux développements et exigences sans avoir à modifier le Traité même. Les données dont la communication est facultative ne doivent être transmises que s'ils sont disponibles, il n'y a pas d'obligation de communiquer ces données. La référence à l'article 19, alinéa (2) sous b), définit les règles à appliquer pour l'adoption de la liste.

Le nouvel alinéa (3) limite la liste des données aux données nécessaires à la réalisation des objets définis à l'article 2, alinéa (2), points i) à iii). Les éléments de données énumérés à l'alinéa (1) correspondent à ceux du Traité initial. Seules les désignations ont été adaptées aux termes utilisés dans le cadre de la législation européenne, notamment ceux de la directive 1999/37/CE relative aux documents d'immatriculation des véhicules et de la directive 2006/126/CE relative aux permis de conduire.

Le nouvel alinéa (4) correspond à l'alinéa (2) du Traité initial.

- Modification de l'article 8 :

Le nouvel alinéa (1) qui a été adopté dans le cadre de la rencontre des participants en 2014 à Oslo, a été initialement prévu comme dernière phrase à l'article 8a, alinéa (2). Cette phrase sert à clarifier que les Parties sont notamment tenues à assurer le respect des dispositions du Traité, même dans les cas où le système EUCARIS est utilisé sur une base légale servant à d'autres fins. La phrase a été déplacée à l'article 8 afin de prendre en considération la structure du Traité.

Le nouvel alinéa (4) correspond à une version légèrement amendée de l'article 9 du Traité EUCARIS initial. La première phrase clarifie quelles (autres) autorités ont le droit d'obtenir des informations directes auprès les autorités d'enregistrement centrales. La deuxième phrase spécifie les conditions dans lesquelles ces informations peuvent être transmises à d'autres entités. Jusqu'à présent, l'article 9 du Traité EUCARIS

avait prévu la stricte interdiction de transmettre les données récupérées par le système EUCARIS à d'autres autorités que celles indiquées dans le Traité. La stricte interdiction de transmettre des données implique qu'une signature du Traité ne serait pas possible pour les États scandinaves étant donné que cette disposition (antérieure) n'est pas conforme aux lois nationales respectives. D'autre part, la suppression pure et simple de cette interdiction ne serait pas acceptable pour d'autres États (p.ex. l'Allemagne ou le Royaume-Uni). Après être parvenu à une compréhension commune (des faits sous-jacents) la proposition scandinave a été adoptée. Selon cette nouvelle disposition la transmission des données à d'autres entités n'est admissible que lorsque la législation nationale de la Partie réceptrice permet une telle transmission et que la directive européenne 95/46/CE relative à la protection des données à caractère personnel est respectée. Les autres entités peuvent également être des organisations privées.

- Nouvel article 8a :

L'article 8a prévoit des règles relatives à la transmission de données à des tiers tels que déterminés par l'article 8 aux fins des Parties contractantes du Traité EUCARIS. Dans ce contexte, le terme « accès » à l'alinéa (1) remplace le terme « accès direct » qui est une notion plus restreinte, étant donné que les bases contractuelles pour l'utilisation du système EUCARIS par des tiers ne devront non seulement régler l'accès direct, mais de manière générale tout accès aux données.

Du point de vue allemand, il faudrait garantir par des dispositions adéquates dans le Traité que des tiers aient uniquement accès aux données auxquelles ils ont droit en vertu de la base juridique respective. Les dispositions de l'article 16 du Traité ont été considérées comme insuffisantes. C'est pourquoi, un nouvel alinéa (3) a été ajouté à l'article 8a lequel prévoit explicitement une réglementation adéquate en la matière. Il est évident que l'accès (aux données) est également permis aux organisations privées, mais uniquement dans le cas où ces organisations travaillent sur mandat d'une autorité publique habilitée.

- Suppression de l'article 9 :

Les dispositions de l'article 9 ont été reprises sous forme légèrement modifiée dans l'article 8, alinéa (3). L'article 9 peut donc être supprimé.

- Suppression de l'article 10 :

Puisque la législation de l'UE dans les domaines de l'enregistrement des véhicules et des permis de conduire couvre désormais les aspects du traitement des documents, un règlement séparé dans le cadre du Traité n'est plus nécessaire. Par conséquent, l'article 10 peut être supprimé.

- Modification de l'article 17 :

Le nouveau point 4 permet plus de flexibilité pour la suppression de données (reçues par le système EUCARIS). En règle générale, ces données devront être effacées après douze mois à moins que la législation nationale admette ou prescrive des délais plus longs ou plus courts.

- Modification de l'article 18 :

Outre la directive 95/46/CE, les Parties et les tiers sont également tenus à respecter le règlement (CE) n° 45/2001 (en ce qui concerne la protection des données).

- Modification de l'article 19 :

L'expression « Board » (comité) est remplacée par l'expression mieux adaptée de « General Assembly » (Assemblée générale) (alinéa 1). L'Assemblée générale est constituée de représentants de toutes les Parties et de tous les tiers (telle que définie à l'article 1) avec une seule voix pour chaque État indépendamment du nombre de délégués (alinéa 3). Les droits de vote des tiers sont limités aux affaires qui ne concernent pas le Traité lui-même (alinéa 4). Les responsabilités de l'Assemblée générale sont définies à l'alinéa 2. Celles-ci ont été élargies par un règlement qui confère à l'Assemblée générale le droit d'adopter le document, c'est-à-dire la liste de données, conformément à l'article 5, alinéa (2), et de prendre des décisions concernant l'ensemble des affaires financières. Des modalités détaillées (sur la mise en place de sous-comités ou sur la procédure de vote, par exemple) peuvent être fixées dans le règlement interne (RoP) qui doit être adopté par l'Assemblée générale avec la majorité des quatre cinquièmes (alinéas 2 et 4).

- Modification de l'article 20 :

Les frais (du système EUCARIS) sont à la charge des Parties et des tiers. Compte tenu des fonctionnalités diverses et des compositions divergentes des groupes d'utilisateurs, les dépenses, par principe, ne sont

pas supportées à parts égales. Outre la contribution pour le raccordement et la contribution de base, une Partie ou un tiers ne devra payer que pour les fonctionnalités utilisées (par l'État respectif).

Déclaration conjointe

Les États parties au Traité sur un Système d'information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé le 29 juin 2000 à Luxembourg, conviennent d'un commun accord que l'article 1, point 2, l'article 2, paragraphe 2, sous iv), et l'article 8a doivent être interprétés comme permettant l'utilisation du système EUCARIS pour des services fonctionnels concernant l'échange de données relatives à des véhicules ou à des transports, si l'échange automatisé de ces données est autorisé ou obligatoire en vertu de l'acte juridique de l'UE, de l'accord bilatéral ou multilatéral ou de la législation nationale à la base de cet échange.

Pour le Royaume de Belgique,
François BELLOT, Ministre fédéral de la Mobilité

Pour la République fédéral d'Allemagne,
Alexander DOBRINDT, Ministre fédéral des Transports et des Infrastructures numériques

Pour la République de Lettonie,
Edgars TAVARS, Secrétaire parlementaire du Ministère des Transports

Pour le Grand-Duché de Luxembourg,
François BAUSCH, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Pour le Royaume des Pays-Bas,
Melanie SCHULTZ VAN HAEGEN-MAAS GEESTERANUS, Ministre des Infrastructures et de l'Environnement

Pour la République slovaque,
Peter JAVORCIK, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, Représentant permanent de la République slovaque auprès de l'Union européenne à Bruxelles

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,
Robert John MARSHALL, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire

