

**N° 7462<sup>7</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

**PROJET DE LOI**

**portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

\* \* \*

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

(9.7.2020)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi élargé a été déposé à la Chambre des Députés le 30 juillet 2019 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'un texte coordonné, d'un tableau de transposition et du journal officiel de l'Union européenne L112.

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 10 mars 2020. La Chambre de Commerce a émis son avis le 7 octobre 2019. La Commission nationale pour la protection des données a donné son avis le 15 novembre 2019.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a, lors de sa réunion du 15 mai 2020, désigné Monsieur Carlo Back rapporteur du projet de loi. Elle a examiné au cours de cette même réunion le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État.

Des amendements parlementaires ont été adoptés en date du 22 mai 2020.

Le Conseil d'État a donné son avis complémentaire en date du 16 juin 2020, avis que la commission a analysé dans sa réunion du 2 juillet 2020.

La commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 9 juillet 2020.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national certaines dispositions de la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive

2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Il s'agit d'un enjeu de taille, car les dispositions relatives à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs visés ont pour but de professionnaliser le secteur du transport routier, de sensibiliser chaque conducteur à la sécurité et d'améliorer la sécurité routière sur l'ensemble du réseau routier européen.

La transposition se fait par le biais d'une modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, ainsi que par une modification du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Afin de permettre aux conducteurs de répondre aux nouvelles exigences entraînées par l'évolution du marché des transports routiers, le législateur avait, par le biais de la directive 2003/59/CE précitée, introduit une nouvelle législation s'appliquant à l'ensemble des conducteurs travaillant au sein de l'Union. La fixation d'une nouvelle réglementation européenne visait entre autres à assurer la qualité du conducteur à travers sa qualification tant pour l'accès à l'activité de conduite que pour la poursuite de celle-ci. Cette directive a été transposée en droit national par la loi et par le règlement grand-ducal de 2009 précités.

La loi du 5 juin 2009 visait un double objectif : d'une part, elle portait transposition de la directive 2003/59/CE et, d'autre part, elle s'inscrivait dans le cadre politique du programme gouvernemental de l'époque visant à améliorer la sécurité routière. La loi de 2009 prévoit que les conducteurs doivent obligatoirement suivre une qualification initiale d'une durée respectivement de 140 ou de 280 heures ainsi que des stages périodiques d'une durée totale de trente-cinq heures par période de cinq ans pour mettre à jour leurs connaissances et leur savoir-faire. Elle détaille en outre de façon explicite que cette formation doit comprendre des séances théoriques et pratiques couvrant, entre autres, la conduite sûre, les économies de carburant et les mesures d'arrimage de la charge. Partant, les conducteurs concernés doivent suivre la formation initiale depuis l'entrée en vigueur de la loi en 2009 ainsi que la formation continue pour les permis de conduire de la catégorie D depuis septembre 2015, tandis que les dispositions relatives à la formation continue pour les permis de conduire de la catégorie C sont entrées en vigueur en septembre 2016.

Or, l'évaluation de la mise en œuvre de la directive de 2003 par la Commission européenne a révélé des lacunes, énumérées au quatrième considérant de la directive (UE) 2018/645 à transposer par le présent projet de loi : « [...] les difficultés et l'insécurité juridique dans l'interprétation des exemptions ; le contenu de la formation, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante ; les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la reconnaissance mutuelle de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre État membre ; et les incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil. »

Par la nouvelle directive de 2018, le législateur européen vise donc à pallier ces lacunes. Les dispositions de la directive (UE) 2018/645 qui ne sont pas transposées par le présent projet de loi, le sont par le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement qui va de pair avec le présent projet de loi. Le « tableau de transposition » qui fait partie du dossier parlementaire détaille également les dispositions à transposer par le règlement grand-ducal.

Les principaux changements concernent la dénomination des catégories du permis de conduire, les exemptions par rapport aux dispositions de la loi et la création d'une banque de données en matière de certificats de formation comprenant l'échange entre États membres de l'UE et de l'Espace Economique Européen ainsi que la consultation des données par les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises, afin de lutter plus efficacement contre le commerce illégal de faux certificats à l'échelle de l'Union européenne.

La directive visée prévoit comme délai de transposition le 23 mai 2020, respectivement le 23 mai 2021 pour le point 6 de l'article 1<sup>er</sup> qui crée la base légale nécessaire à l'échange européen d'informations sur les certificats de formation délivrés ou retirés par les États membres.

\*

### **III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

#### **1<sup>er</sup> Avis du Conseil d'Etat**

Dans son avis du 10 mars 2020, le Conseil d'État s'est opposé formellement pour insécurité juridique au libellé des paragraphes 1 et 3 de l'article 1<sup>er</sup> visant une définition non uniforme du terme « activité principale » et au libellé du paragraphe 2 de l'article 4 visant le remplacement du terme « interconnexion » par le terme « échange » dans le contexte des échanges de données avec les réseaux électroniques nationaux des autres États membres de l'Union européenne.

Outre ces trois oppositions formelles, le Conseil d'État a également demandé d'éliminer certaines redondances et imprécisions, de préciser des renvois à d'autres textes de loi, notamment au Règlement général européen sur la protection des données, et il a fait siens certains points évoqués déjà par la CNPD. Il est renvoyé au chapitre V. Commentaires des articles pour le détail des remarques de la Haute Corporation.

#### **Avis complémentaire du Conseil d'Etat**

Le Conseil d'État a levé ses oppositions formelles par son avis complémentaire du 16 juin 2020 relatif aux deux amendements parlementaires. Le premier amendement, en introduisant une définition uniforme de la notion d'« activité principale des conducteurs », répond aux observations du Conseil d'État, tout comme le second amendement qui a remplacé le terme « interconnexion » par le terme « échange ».

\*

### **IV. AUTRES AVIS**

#### **Avis de la Chambre des Métiers**

Dans son avis du 12 août 2019, la Chambre des Métiers estime que les principaux changements introduit par le présent projet de loi concernent la dénomination des catégories du permis de conduire, les exemptions par rapport aux dispositions de la loi et la création d'une banque de données en matière de certificats de formation comprenant l'échange entre États membres de l'UE et de l'Espace Economique Européen ainsi que la consultation des données par les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises.

La Chambre des Métiers est d'avis que la transposition de la directive n'entraîne pas de modifications substantielles à la législation en vigueur à l'exception du volet ayant trait à la création de la banque de données ainsi qu'à l'échange et à la consultation des données où il s'agit de veiller au respect des règles en matière de protection des données personnelles.

Elle tient cependant à renvoyer à son avis antérieur en date du 12 février 2016, notamment pour ce qui est de sa position de principe sur la présente législation et de sa position sur le financement des formations continues à caractère obligatoire. Il y a lieu de préciser par ailleurs la nature des informations au financement de la formation que doivent fournir les organismes de formation au ministre suivant l'article 6*bis* (4) c).

À l'exception des remarques énoncées ci-dessus, la Chambre des Métiers n'a formulé aucune observation particulière relative au projet de loi lui soumis pour avis.

#### **Avis de la Chambre de Commerce**

Dans son avis du 7 octobre 2019, la Chambre de Commerce n'a pas formulé de commentaires et approuve le projet de loi. Elle a mentionné les objectifs du projet de loi, les principales modifications

et la liste des conducteurs de véhicules désormais exclus du champ d'application des dispositions relatives à la formation initiale et à la formation continue.

### **Avis de la Commission Nationale pour la Protection des Données (CNPD)**

Dans son avis du 15 novembre 2019, la CNPD explique d'emblée que son avis ne portera pas sur le cadre légal de la directive, qui a été décidé par le législateur européen lui-même, mais se limitera à des observations concernant des dispositions où les auteurs du projet de loi ont usé de leur marge de manœuvre laissée aux États membres lors de la transposition en droit national d'une directive européenne. Son avis se limite donc à commenter les nouvelles dispositions introduites par la directive concernant la mise en place d'un réseau électronique entre les États membres, tel que décrit ci-avant. Ces dispositions sont transposées en droit national à l'article 4 du projet de loi qui insère un nouvel article *6bis* intitulé « Banque de données électronique et échanges de données » dans la loi modifiée du 5 juin 2009.

La CNPD a tenu à faire des remarques à la fois sur la banque de données électronique visée par le nouvel article *6bis* de la loi modifiée du 5 juin 2009 (rôle des différents acteurs, finalités du traitement de données à caractère personnel, catégories de données à caractère personnel et les personnes concernées, accès aux données à caractère personnel et traçabilité des accès), sur l'échange de données à caractère personnel et sur la durée de conservation des données à caractère personnel.

En vertu des dispositions légales en vigueur, les bases légales instaurant des banques de données électroniques devraient établir des dispositions spécifiques visant à déterminer, entre autres, les types de données traitées, les personnes concernées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et pour quelles finalités, les durées de conservation des données ou encore les opérations et procédures de traitement. Dans ce contexte, la CNPD relève toutefois que certains éléments spécifiques relatifs au traitement de données ne sont pas (ou pas suffisamment) précisés dans la loi sous avis.

Par ailleurs, concernant le CTIE, la SNCA et les organismes de formation agréés visés à l'article 6 de la loi modifiée du 5 juin 2009, la Commission nationale comprend qu'ils agissent en tant que sous-traitant du ministre au sens du RGPD. Dans un souci de clarté, la CNPD recommande que le renvoi à la définition de « sous-traitant », visée à l'article 4, point 8) du RGPD pourrait être mentionnée à la fin du deuxième alinéa du paragraphe (3) du nouvel article *6bis*. En outre, il conviendrait de préciser si la SNCA, dans le cadre de la loi sous avis, agit en tant que sous-traitant du ministre dans le cadre de ses missions légales telles que prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe (4) de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (telle qu'elle a été modifiée), qui dispose que : « Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire ».

La CNPD s'est par ailleurs demandé si le terme « interconnexion » ne pourrait pas être remplacé par le terme « échange », dans la mesure où le nouvel article *10bis* de la directive 2003/59/CE, introduit par la directive, n'emploie pas ce terme et mentionne la notion d'« échange », remarque qui fut reprise par le Conseil d'État. En effet, en matière de protection des données le concept d'« interconnexion » signifie que les traitements des données sont reliés et peuvent être gérés par les responsables des différents traitements concernés. Dans la mesure où les auteurs de la loi sous avis semblent vouloir viser un système de transmission de données par voie électronique et non une réelle interconnexion, il conviendrait dès lors, afin d'éviter toute confusion, d'adapter la terminologie.

La Commission Nationale pour la Protection des Données s'interroge ensuite sur les catégories de données visées par le terme « informations nécessaires au financement de la formation » alors qu'aucune précision supplémentaire concernant ce type de données n'est apportée dans le commentaires des articles. De plus, elle s'interroge également sur la collecte ou non de certaines catégories de données qui sont visées par les auteurs du projet de loi sous avis, dans leurs commentaires relatifs au nouvel article *6bis*, sans toutefois être reprises dans le texte dudit article. Il convient, en effet, de constater que les « informations relatives à la formation professionnelle (catégorie, durée de validité) » et les « informations sur des procédures administratives relatives aux certificats », bien que mentionnées dans les commentaires du projet de loi, n'apparaissent pas dans le texte du nouvel article *6bis*.

La CNPD rappelle que les dispositions du paragraphe (3) du nouvel article *10bis* de la directive 2003/59/CE, introduit par la directive à transposer, disposent que : « *Les Etats membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées aux seules fins de contrôler le respect de la présente directive, et en particulier des exigences de formation établies dans la présente directive,*

*conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil* ». Or, dans la mesure où une loi doit être suffisamment claire et précise afin de permettre aux personnes concernées de connaître l'étendue des limitations ainsi que les conséquences éventuelles pour elles, il conviendrait de préciser le cadre légal des contrôles pouvant être effectués par les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises. La Commission Nationale pour la Protection des Données recommande dès lors d'insérer à la fin du paragraphe (6) du nouvel article 6bis, la formulation suivante : « *conformément à leurs pouvoirs de l'article tels que visés au paragraphe (3) de l'article 7 de la présente loi* ».

En outre, l'article 32 du RGPD dispose que : « *le responsable du traitement et le sous-traitant mettent en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté au risque* ». Pareilles mesures doivent être mises en œuvre afin d'éviter notamment des accès non-autorisés aux données ou des fuites de données. Parmi ces mesures de sécurité, la Commission Nationale pour la Protection des Données estime important que seules les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions et de leurs tâches professionnelles soient habilitées à avoir accès aux données nécessaires. Dans ce contexte, la CNPD recommande donc vivement de définir une politique de gestion des accès, afin de pouvoir identifier dès le début la personne ou le service, au sein de chaque entité ou administration concernée, qui aurait accès aux données ou, dans le cadre des administrations, à l'interface informatique mise à disposition par le CTIE, et à quelles données précises cette personne ou ce service aurait accès.

En outre, il est nécessaire de prévoir un système de journalisation des accès dont les données de journalisation sont conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement.

Par ailleurs, la CNPD se demande si la formulation du paragraphe (5) du nouvel article 6bis de la modifiée du 5 juin 2009 n'aurait pas une portée plus large que les dispositions prévues par la directive concernant les données faisant l'objet d'un tel échange. Cela reviendrait, en effet, à prévoir un échange de données sur des catégories de données non prévues par la directive.

Enfin, la CNPD regrette dans son avis que la loi sous avis ne fasse pas mention de la durée de conservation des données à caractère personnel collectées pour les finalités énoncées au paragraphe (2) de l'article 6bis. Or, conformément à l'article 5, paragraphe (1), lettre e) du RGPD, les données à caractère personnel ne doivent pas être conservées plus longtemps que nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées. En l'absence de précision sur ce point dans le projet de loi ou dans le commentaire des articles, la CNPD n'était pas en mesure d'apprécier si, en l'occurrence, le principe de durée de conservation limitée des données a été respecté.

\*

## V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Intitulé*

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans son avis du 10 mars 2020 que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire a décidé de suivre cette suggestion.

### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article transpose la nouvelle annexe III de la directive en alignant la dénomination des catégories du permis de conduire à celle utilisée dans la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Ainsi, le « + » entre les lettres des différentes catégories est supprimé. Partant, la catégorie C+E devient la catégorie CE, C1+E devient C1E, D+E devient DE et D1+E devient D1E dans l'ensemble des articles de la loi.

L'article 1<sup>er</sup> n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État dans ses observations quant au fond dans son avis du 10 mars 2020, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'il convient de libeller l'article sous examen comme suit :

« Art. 1<sup>er</sup>. Aux articles 1<sup>er</sup> et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le

développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, le terme « C+E » est remplacé par le terme « CE », le terme « C1+E » est remplacé par le terme « C1E », le terme « D+E » est remplacé par le terme « DE » et le terme « D1+E » est remplacé par le terme « D1E ». »

La commission a décidé de reprendre cette proposition de texte.

Le Conseil d'État note dans son avis complémentaire du 16 juin 2020 que dans sa teneur amendée, il y a lieu de signaler une erreur matérielle, les termes « C1Ei » étant à remplacer par les termes « C1E ».

### *Article 2*

L'article 2 du projet de loi remplace l'ancien article 2 de la loi précitée modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

L'article énumère les exemptions pour lesquelles le conducteur n'a pas besoin de suivre une formation. Par ce nouvel article, certaines exemptions sont modifiées et de nouvelles sont ajoutées.

#### *Paragraphe 1<sup>er</sup>*

Les lettres a), b), c), e), f) et g) n'appellent pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 10 mars 2020.

Dans son avis, le Conseil d'État relève qu'à la lettre h), il est précisé que le conducteur qui transporte des machines destinées à son propre usage dans le cadre de son travail, est couvert par l'exemption. Par ailleurs, les auteurs entendent pallier la difficulté d'interprétation de « l'activité principale des conducteurs », en la définissant au niveau national et en reprenant la définition figurant dans les considérants de la directive 2003/59/CE. Ainsi, pour l'exemption prévue à la lettre h), l'activité est à considérer comme principale dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant. Les auteurs reprennent ainsi l'éclairage apporté par les considérants de la directive (UE) 2018/645. Or, en raison de la rédaction actuelle du projet, cette définition de l'activité principale risque de ne s'appliquer que pour la lettre h) du paragraphe sous examen.

À l'endroit de la lettre d), cette précision ne figure pas, alors que le projet sous avis prévoit l'exemption également pour les transports effectués sans passager depuis un centre de maintenance et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Le Conseil d'État comprend qu'il ne peut pas y avoir plusieurs définitions pour délimiter ce qu'il faut entendre par activité principale et exige dès lors, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, une définition uniforme de ce qui constitue l'activité principale.

#### *Paragraphe 2*

Le paragraphe 2 de l'article sous examen entend transposer la nouvelle teneur de l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2003/59/CE, modifiée par la directive (UE) 2018/645. L'article en question prévoit des exemptions à l'obligation de formation, lorsque la conduite est pratiquée peu fréquemment, dans des régions rurales et par des conducteurs aux fins d'approvisionnement de leur propre entreprise. La lettre c) de l'article laisse aux États membres l'option de considérer le transport rural comme étant occasionnel sans incidences sur la sécurité routière. Le septième considérant de la directive (UE) 2018/645 explique ainsi qu'« il y a lieu de laisser aux États membres le pouvoir discrétionnaire de déterminer si ladite conduite peut être considérée comme étant occasionnelle et si une telle exemption a des incidences sur la sécurité routière : par exemple, en fonction du type de route, du volume du trafic ou de la présence d'usagers vulnérables de la route ».

Le Conseil d'État constate qu'en disposant à la lettre c) de l'article sous examen que le transport doit être occasionnel et sans incidence sur la sécurité routière, le projet de loi ne fait que recopier l'option qui leur est laissée. Par ailleurs, en imposant une limite de 10 kilomètres par trajet, le projet de loi définit à suffisance ce qu'il considère être comme un transport occasionnel et sans incidences sur la sécurité routière. Par conséquent, le Conseil d'État demande la suppression de la lettre c) du paragraphe sous examen.

#### *Paragraphe 3*

En outre, le Conseil d'État note que le paragraphe 3 définit la distance déclenchant l'obligation de formation des conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires et ce faisant transpose l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2003/59/CE, dans sa nouvelle teneur.

Le Conseil d'État réitère son exigence sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, formulée à l'endroit du paragraphe 1<sup>er</sup> quant à la nécessité d'une définition uniforme de l'activité principale.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre h), alinéa 2, dans sa nouvelle teneur proposée, les références aux dispositions figurant dans le dispositif se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » paragraphe.

Afin de tenir compte des deux oppositions formelles du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé d'introduire un nouveau paragraphe 4 avec une définition uniforme de « l'activité principale », valable pour l'ensemble du texte.

Au paragraphe 2, comme suggéré par le Conseil d'État, la lettre c) est supprimée.

En outre, la commission a décidé de suivre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

La commission a par conséquent décidé de modifier l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre h) du projet de loi et d'ajouter un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :

« h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs. **Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.**

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport.
- c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

**(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale. » »**

Dans son avis complémentaire du 16 juin 2020, le Conseil d'État constate que cet amendement vise avant tout à introduire un nouveau paragraphe 4 à l'article 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie. Par cet amendement, la notion d'« activité principale » exprimée en pourcentage du temps glissant du conducteur ne s'applique plus uniquement aux conducteurs visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre h), de la loi précitée du 5 juin 2009, mais bien à l'ensemble des conducteurs rentrant dans le champ d'application de la loi, y compris les 2 conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires visés à l'article 2, paragraphe 3. L'amendement 1, en introduisant une définition uniforme de la notion d'« activité principale des conducteurs », répond ainsi aux observations du Conseil d'État qui se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre h), et du paragraphe 3, de la loi précitée du 5 juin 2009 dans sa teneur résultant de la modification projetée.

Par ailleurs, l'amendement sous revue supprime, à l'article 2, paragraphe 2, de la loi précitée du 5 juin 2009, la lettre c) conformément à la demande formulée en ce sens par le Conseil d'État.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'article 2, paragraphe 4, de la loi qu'il s'agit de modifier, il convient d'écrire « 30 pour cent » au lieu de « trente pour cent ».

La commission reprend cette suggestion.

### *Article 3*

Étant donné que l'article 7 de la directive énumère dans sa nouvelle version certaines matières sur lesquelles la formation continue doit être axée, les auteurs du présent projet ont opté de reprendre ces matières au point 3 de l'article 3. À cette fin, un nouvel alinéa premier est inséré, tout en conservant les autres alinéas de ce point 3. Cette disposition se trouvant également déjà partiellement à l'article 4 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité, celui-ci sera modifié en conséquence.

L'article 3 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État dans ses observations quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à la phrase liminaire, lorsqu'on se réfère au premier alinéa, il convient d'écrire « alinéa 1<sup>er</sup> », en insérant les lettres « er » en exposant derrière le numéro.

La commission a décidé de faire droit à ces remarques.

### *Article 4*

La directive introduit un nouvel article 10*bis* qui prévoit la mise en place d'un réseau électronique afin de pouvoir échanger les informations sur les certificats de formation délivrés ou retirés. À cette fin, la banque de données doit contenir des informations concernant le contenu des certificats de formation ainsi que des informations sur des procédures administratives relatives aux certificats. Le présent article crée la base légale nationale pour cet échange.

#### *Paragraphe 1<sup>er</sup>*

À l'endroit du paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État constate dans son avis du 10 mars 2020 qu'il existe déjà une banque de données relative aux permis de conduire introduite en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS). La directive (UE) 2018/645 prévoit que la banque de données qu'elle vise à mettre en œuvre peut reposer sur « l'extension d'un réseau existant ». Tout comme la Commission nationale pour la protection des données, ci-après « CNPD », le Conseil d'État se demande si la banque de données repose sur l'extension de la banque de données relative aux permis de conduire ou s'il s'agit d'une banque de données distincte. Le Conseil d'État fait sienne encore l'interrogation de la CNPD quant à l'articulation pratique entre les différents traitements de données mis en œuvre à travers ces deux bases de données.

Aux termes du paragraphe 1<sup>er</sup>, et conformément à l'article 10*bis*, point 1, de la directive 2003/59/CE, la banque de données reprend les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés. Le Conseil d'État constate que les auteurs ne reprennent cependant pas les termes de l'article 10*bis*, point 2, de la directive 2003/59/CE, aux termes duquel peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les certificats ainsi que des informations concernant les procédures relatives aux certificats. Or, comme le relève la CNPD, les auteurs du projet de loi visent cette catégorie de données au commentaire de l'article. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de viser explicitement cette catégorie de données au dispositif sous revue, si telle est bien leur intention.

Au vu des observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire a décidé de remplacer le terme « électronique » par le terme « nationale », étant donné que la dénomination de la banque de données existante contient d'ores et déjà le terme « nationale ».

En outre, la commission note qu'il ne s'agit en effet pas de mettre en place une nouvelle banque de données, mais d'intégrer les informations relatives à la formation professionnelle dans la banque de données relative aux permis de conduire (EUCARIS). Suite aux observations du Conseil d'État et de la CNPD sur ce point, la commission parlementaire propose de reformuler le paragraphe 1<sup>er</sup> dans ce sens.

Par ailleurs, suite à l'observation afférente du Conseil d'État et de la CNPD, les renseignements contenus dans les certificats et les procédures administratives concernant les certificats sont ajoutés.

#### *Paragraphe 2*

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État note qu'au point 3, l'« interconnexion » des données est définie comme finalité. À l'instar de la CNPD, le Conseil d'État relève que le terme « interconnexion » revêt en matière de protection des données une acception spécifique et ne se confond pas avec la notion d'« échange » des données. Dans la mesure où la directive 2003/59/CE vise l'« échange » des données, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, que le terme « interconnexion » soit remplacé par le terme « échange ».

Le Conseil d'État estime également, tout comme la CNPD, que la finalité visée au point 4 se trouve être redondante par rapport au point 3 et en demande, par conséquent, la suppression.

Suite aux observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire a décidé de remplacer le terme « interconnexion » par le terme « échange » et de fusionner les points 3 et 4.

#### *Paragraphe 3*

Au paragraphe 3, tout comme le relève la CNPD, le Conseil d'État note que la notion de « responsable de traitement » n'est pas définie dans la loi précitée du 1<sup>er</sup> août 2018, mais à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données. Par conséquent, le Conseil d'État demande que le responsable du traitement soit défini par un renvoi à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données, et non pas par un renvoi à la loi précitée du 1<sup>er</sup> août 2018.

Le paragraphe 3, alinéa 2, attribue au Centre des technologies de l'information de l'État, à la Société nationale de circulation automobile et aux organismes de formation la qualité de sous-traitant. Le Conseil d'État demande que la mention de la qualité de sous-traitant soit assortie d'un renvoi à l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.

Conformément aux observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire a décidé d'ajouter un renvoi au règlement général sur la protection des données pour le responsable du traitement ainsi que pour le sous-traitant.

#### *Paragraphe 4*

Finalement, au paragraphe 4, tout comme la CNPD, le Conseil d'État n'arrive pas à cerner, au niveau de la lettre c) du paragraphe sous examen, quelles catégories de données sont visées par les termes « informations nécessaires au financement de la formation ». Si de telles informations peuvent être nécessaires pour une participation étatique aux frais de la formation, un tel échange est étranger aux finalités énumérées au paragraphe 2, et plus généralement à l'objet de la loi en projet. Le Conseil d'État demande, par conséquent, la suppression de la lettre c).

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé la suppression de la lettre c).

#### *Paragraphe 5*

Ce paragraphe n'appelle ni d'observations de la part de la Haute Corporation, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

#### *Paragraphe 6*

Le Conseil d'État demande de viser les « membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 ».

La commission a décidé de reprendre cette suggestion de texte du Conseil d'État.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article 6bis, paragraphe 3, alinéa 2, à insérer, il convient de reproduire avec exactitude la dénomination officielle du « Centre des technologies de l'information de l'État », telle qu'elle résulte de la loi modifiée 20 avril 2009 portant création du Centre des technologies de l'information de l'État.

À l'article 6bis, paragraphe 4, à insérer, les énumérations en lettres sont à remplacer par des énumérations en points « 1., 2., 3. etc. », ceci à des fins de cohérence avec le texte à modifier.

À l'article 6bis, paragraphe 6, à insérer, il convient de se référer au « paragraphe 2, point 1. » dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier. De plus, les institutions, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif.

Partant, il y a lieu d'écrire « Administration des douanes et accises ».

La commission a décidé de reprendre toutes les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Il est encore expliqué au sein de la commission que sera utilisée en l'occurrence la base de données relative aux permis de conduire au Luxembourg. Cette banque de données est reliée par le biais du système EUCARIS au système européen commun RESPER permettant l'échange d'informations relatif aux permis de conduire entre les différents États membres. Les règles pour la durée de conservation dans la présente loi sont identiques à celles déjà appliquées à la base de données relative aux permis de conduire au Luxembourg (notamment retrait en cas de décès).

La commission a décidé par conséquent de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

« **Art. 4.** Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article 6bis libellé comme suit :

« **Art. 6bis.** Banque de données **électronique nationale** et échange de données

(1) **Le ministre tient une banque de données électronique reprenant** Les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, **les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.**

(2) Dans **cette la** banque de données **visée au paragraphe 1<sup>er</sup>** figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. interconnexion échange **d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3** avec les réseaux électroniques nationaux des autres États membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.
- 4. échange d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3.**

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de **la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général l'article 4, point 7), du règlement général** sur la protection des données.

Le Centre des technologies de l'information de l'État, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant **conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.**

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

- a) 1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
- b) 2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.
- c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres États membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

Dans son avis complémentaire du 16 juin 2020, l'amendement sous revue entend répondre aux observations formulées par le Conseil d'État à l'encontre du nouvel article 6bis de la loi précitée du 5 juin 2009.

Ainsi, il reformule l'article 6bis, paragraphe 1er, en disposant clairement que les informations relatives aux certificats de formation seront intégrées dans la banque de données existante relative aux permis de conduire.

Ensuite, à l'article 6bis, paragraphe 2, point 3, il remplace le terme « interconnexion » par le terme « échange », conformément à la demande du Conseil d'État. Ce dernier se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 6bis, paragraphe 2, point 3.

Encore en ce qui concerne l'article 6bis, paragraphe 2, l'amendement supprime le point 4, au vu de sa redondance avec le point 3, et répond ainsi à l'observation formulée par le Conseil d'État.

À l'article 6bis, paragraphe 3, l'amendement assortit les notions de « responsable de traitement » et de « sous-traitant » des renvois à la réglementation européenne en matière de protection des données et répond aux observations du Conseil d'État.

Finalement, il supprime encore l'article 6bis, paragraphe 4, lettre c), afin de répondre à l'observation selon laquelle un échange d'information relatif au financement de la formation est étranger à l'objet de la loi précitée du 5 juin 2009.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'article 6bis, paragraphe 3, alinéas 1er et 2, de la loi qu'il s'agit de modifier, il y a lieu de citer l'intitulé complet du règlement général sur la protection des données, en écrivant « règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ».

La commission décide de cette reprendre cette suggestion.

#### Article 5

Cet article propose d'introduire un intitulé de citation.

Cet article n'appelle pas d'observations quant au fond ni de la part du Conseil d'État dans son avis du 10 mars 2020, ni de la part de commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'article 11 à insérer est à formuler « Intitulé de citation ».

La commission décide de reprendre cette suggestion de texte.

\*

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 n°7462 dans la teneur qui suit :

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

**portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Aux articles 1<sup>er</sup> et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, le terme « C+E » est remplacé par le terme « CE », le terme « C1+E » est remplacé par le terme « C1E », le terme « D+E » est remplacé par le terme « DE » et le terme « D1+E » est remplacé par le terme « D1E ». »

**Art. 2.** L'article 2 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 2. Exemptions

- (1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :
- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
  - b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;
  - c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;
  - d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
  - e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;
  - f) utilisés pour l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;
  - g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;
  - h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs.

En ce qui concerne le point f), la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

- (2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :
- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
  - b) le conducteur ne propose pas de services de transport.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport

de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale. »

**Art. 3.** A l'article 3, point 3, de la même loi, il est inséré avant l'alinéa 1<sup>er</sup> un nouvel alinéa libellé comme suit :

« La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement. »

**Art. 4.** Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article *6bis* libellé comme suit :

« Art. 6bis. Banque de données nationale et échange de données

(1) Les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

(2) Dans la banque de données visée au paragraphe 1<sup>er</sup> figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. échange d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3 avec les réseaux électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne tel que prévue à l'article 10*bis* de la directive 2003/59/CE précitée.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10*bis* de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3, sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

**Art. 5.** Après l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel article 11 libellé comme suit :

« Art. 11. Intitulé de citation

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « Loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ». »

Luxembourg, le 9 juillet 2020

*Le Président-Rapporteur,*  
Carlo BACK

