

Projet de

loi portant :

- mise en œuvre de certaines dispositions du règlement (UE) no. 1214/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2011 sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro, et
- modification de la loi du 12 novembre 2002 relative aux activités privées de gardiennage et de surveillance.

I. - Texte du projet de loi

Art. 1^{er}. La loi du 12 novembre 2002 relative aux activités privées de gardiennage et de surveillance est respectivement modifiée et complétée comme suit :

- 1) A l'article 4 alinéa 2 deuxième phrase de cette loi, la partie de phrase « un extrait récent du casier judiciaire, » est supprimée.
- 2) Il est ajouté à la même loi une section IV-1 nouvelle comportant les articles 27-1 à 27-6 nouveaux dont les dispositions sont libellées comme suit :

«Section IV-1. – Transports de fonds transfrontaliers d'euros en espèces

Art. 27-1. Le ministre de la Justice est l'autorité compétente pour l'octroi des licences de transports de fonds transfrontaliers au sens de l'article 4 du règlement (UE) no. 1214/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2011 sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro, ci-après désigné comme « le règlement 1214/2011 ».

Le ministre de la Justice et la Police sont les autorités compétentes à informer de l'intention d'effectuer des transports de fonds transfrontaliers au sens de l'article 12 paragraphe 2 du règlement 1214/2011.

Art. 27-2. Les transports de fonds transfrontaliers prévus par le règlement 1214/2011 sont effectués conformément aux dispositions de la présente loi et du règlement grand-ducal du 22 août 2003 portant exécution de certaines dispositions de la loi du 12 novembre 2002 relative aux activités privées de surveillance et de gardiennage, pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions du règlement 1214/2011.

Les modalités de transports de fonds transfrontaliers autorisées au Luxembourg au sens de l'article 13 du règlement 1214/2011 sont déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 27-3. Le ministre de la Justice est le point de contact central visé à l'article 6 paragraphe 5 du règlement 1214/2011. Conformément aux dispositions de la loi modifiée du 15 mars 1983 sur les armes et munitions, il est compétent pour l'octroi des

permis de port d'armes aux convoyeurs de fonds des entreprises établies dans un autre Etat membre disposant d'une licence européenne de transports de fonds transfrontaliers d'euros en espèces.

Les modalités relatives à la validation des formations de tir équivalentes au sens de l'article 6 paragraphe 6 du règlement 1214/2011 sont fixées par règlement grand-ducal.

Le ministre de la Justice est autorisé à reconnaître au Luxembourg, sur base de la réciprocité, les permis ou autorisations de port d'armes délivrés à titre professionnel par d'autres Etats membres participants.

Art. 27-4. La mise en œuvre des annexes I à VII du règlement 1214/2011 ainsi que les modifications des règles techniques visées à l'article 27 par des actes délégués au sens de l'article 28 du même règlement sont effectuées par voie de règlement grand-ducal.

Art. 27-5. Les sanctions administratives prévues par l'article 22 du règlement 1214/2011, à l'exception de celle de l'amende, sont prises par le ministre de la Justice conformément aux dispositions de la procédure administrative non contentieuse.

Art. 27-6. Le ministre de la Justice échange avec les autorités compétentes nationales, étrangères et européennes toutes les données, à caractère personnel ou non personnel, nécessaires à la mise en œuvre du règlement 1214/2011. ».

- 3) L'article 30 de la même loi est complété par un alinéa 2 nouveau, libellé comme suit :
- « Est puni des peines prévues par l'alinéa 1^{er} le fait d'effectuer un transport de fonds transfrontalier d'euros en espèces sur le territoire luxembourgeois sans être titulaire de la licence européenne prévue par le règlement 1214/2011. ».

Art. 2. La présente loi entre en vigueur le 29 novembre 2012.

II. - Exposé des motifs

Le projet de loi sous examen a comme objet de mettre en œuvre certaines dispositions du règlement (UE) no. 1214/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2011 sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro¹, ci-après désigné comme « le règlement 1214/2011 ».

Accessoirement, l'occasion du présent projet de loi a été saisie pour mettre en œuvre, sur un point précis, les principes de la simplification administrative en matière d'autorisation des entreprises de transports de fonds (cf. point 1) de l'article 1^{er} du projet de loi).

Le règlement 1214/2011 repose sur l'idée que le principe même d'une monnaie unique européenne implique la possibilité de faire circuler les espèces librement entre les États membres participants.

A cette fin, il instaure un système de licences européennes afin de faciliter le transport transfrontalier d'euros en espèces par la route entre les États membres de la zone euro de l'Union européenne.

Ainsi, chaque État membre de la zone euro peut, si les conditions du règlement 1214/2011 sont remplies, délivrer une licence européenne aux entreprises de transports de fonds installées sur son territoire, moyennant laquelle ces entreprises peuvent effectuer des transports de fonds d'euros en espèces sur le territoire des autres États membres sans devoir disposer d'une autorisation particulière à délivrer par cet ou ces États membres.

Le règlement 1214/2011 repose sur le constat que l'introduction de l'euro a fortement accru les besoins de transport transfrontalier d'espèces par la route. Dans la zone euro, les banques, le secteur de la grande distribution et les autres professionnels appelés à manipuler des espèces devraient pouvoir conclure des contrats avec l'entreprise de transport de fonds qui offre le meilleur prix et/ou le meilleur service et profiter des services fiduciaires de la succursale de la banque centrale nationale (BCN) la plus proche ou du centre fortifié de traitement d'argent comptant le plus proche appartenant à un transporteur de fonds, même si cet endroit se situe dans un autre État membre.

En outre, de nombreux États de la zone euro ont pris des dispositions pour la production de billets et de pièces en euro à l'étranger, ou pourraient vouloir le faire.

Par ailleurs, en raison des fortes différences entre les droits nationaux des États membres, il est généralement très difficile de réaliser des opérations de transport de fonds transfrontaliers d'euros en espèces par la route entre les États membres participants. Cette situation est en contradiction avec le principe de libre circulation de l'euro et nuit à l'application du principe de libre prestation de services qui fait partie des principes fondamentaux de l'Union européenne.

¹ Voir le Journal officiel de l'Union européenne du 29 novembre 2011, no. L 316, page 1 *et seq.*

Le règlement 1214/2011 fait en quelque sorte écho à certaines dispositions de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur dont l'article 2 paragraphe 2 exclut de son champ d'application tant les transports (point d) que les services de sécurité privée (point k). Toutefois, l'article 38 point b) de la même directive prévoit la possibilité pour la Commission européenne de présenter des instruments d'harmonisation en ce qui concerne le transport de fonds et d'objets de valeurs. Le règlement 1214/2011 constitue ainsi l'aboutissement de cette proposition.

Pour de plus amples explications sur les motifs pour lesquels le règlement 1214/2011 a été adopté, il est renvoyé aux considérants de ce règlement.

III. - Commentaire des articles

Considérations générales

1. A l'instar de la réglementation européenne – qui prévoit d'une part des dispositions générales pour la libre prestation de services (la directive 2006/123 dite « services ») et d'autre part un instrument particulier pour la mise en œuvre de ce principe en matière de transports de fonds transfrontaliers (le règlement 1214/2011) – il est proposé de mettre en œuvre le règlement 1214/2011 dans le cadre de la législation spéciale qui régit au Luxembourg le transport de fonds et de valeurs, à savoir la loi du 12 novembre 2002 relative aux activités privées de gardiennage et de surveillance², ci-après désignée comme « la loi du 12 novembre 2002 ». Ceci correspond également à l'orientation générale de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur³, dont les points d) et k) de l'article 1^{er} (2) excluent de son champ d'application tant la matière des transports que celle des services de sécurité privée.

2. Le règlement 1214/2011 prévoit toute une série de mesures à mettre en œuvre par les Etats membres. En vue d'un agencement optimal de ces mesures de mise en œuvre en droit luxembourgeois et compte tenu de leur caractère plus ou moins détaillé, le projet de loi sous examen prévoit les dispositions les plus importantes à cet égard, tandis que les mesures techniques et de détail sont mises en œuvre par voie de règlement grand-ducal par la modification du règlement grand-ducal du 22 août 2003 portant exécution de certaines dispositions de la loi du 12 novembre 2002 relative aux activités privées de surveillance et de gardiennage⁴. Pour une meilleure lisibilité et compréhension du projet de loi sous examen et du projet de règlement grand-ducal concerné, les dispositions du règlement 1214/2011 qui requièrent une mise en œuvre en droit luxembourgeois peuvent être résumées analytiquement comme suit :

Art. du règlement 1214/2011	Disposition à mettre en œuvre au niveau national	Mise en œuvre par : (loi ou rgd.)⁵	Observations éventuelles
Art. 3 § 3	Possibilité d'effectuer des transports pendant la nuit (22h à 6h) mais dans les 24 h si le droit national le permet	art. 2 § 3 rgd	
Art. 6 § 4	Faculté des Etats membres de reconnaître des permis de port d'armes émis par d'autres Etats	art. 27-3 al. 3 loi	
Art. 6 § 5	Désignation d'un seul point de	art. 27-3 al. 1	

² Cette loi a été publiée au Mémorial A no. 131 du 6 décembre 2002, page 3047 *et seq.*

³ Cette loi a été publiée au Mémorial A no. 108 du 26 mai 2011, page 1693 *et seq.*

⁴ Ce règlement grand-ducal a été publié au Mémorial A no. 152 du 20 octobre 2003, page 3111 *et seq.*

⁵ Les articles mentionnés dans cette colonne renvoient aux articles de la loi du 12 novembre 2002, respectivement du règlement grand-ducal du 22 août 2003, tels qu'ils seront modifiés par le présent projet de loi, respectivement le projet de règlement grand-ducal.

	contact délivrant les permis de port d'armes	loi	
Art. 6 § 6	Validation des formations équivalentes au port d'armes	art. 27-3 al. 2 loi	Il s'agit d'un renvoi à l'art. 6-1 (6) rgd
Art. 8 litt. a) et b)	Faculté d'imposer a) la notification des transports à la Police et b) un système de repérage à distance	art. 6-1 (3) rgd	
Art. 9	Faculté d'imposer des règles de sécurité spéciales concernant le « risque trottoir »	art. 6-1 (5) rgd	
Art. 11 § 1	Information de la Commission européenne des règles adoptées en application des articles 8 et 9 et des systèmes IBNS homologués	art. 27-6 loi	
Art. 11 § 2	Obligation aux Etats membres de tenir un registre des licences délivrées	non applicable	Obligation imposée à l'Etat ne requérant pas de mise en œuvre
Art. 11 § 4	Information de la Commission européenne des exigences en matière de formation des convoyeurs	art. 27-6 loi	
Art. 11 § 5	Information de la Commission européenne du point de contact « permis d'armes » et du droit national pertinent	art. 27-6 loi	
Art. 11 § 6	Information de l'Etat membre d'origine en cas de retrait du permis de port d'armes à un convoyeur	art. 27-6 loi	
Art. 11 § 7	Information de la Commission européenne des coordonnées des autorités compétentes nationales à informer en cas de transport	art. 27-6 loi	
Art. 13 § 1	Obligation de désigner les modes de transport de <u>billets</u> autorisés	art. 6-1 (1) rgd	
Art. 13 § 2	Obligation de désigner les modes de transport de <u>pièces</u> autorisés	art. 6-1 (1) rgd	
Art. 13 § 4	Faculté des Etats membres de n'autoriser que les IBNS de bout en bout	art. 6-1 (2) rgd	

Art. 13 § 5	Obligation de notifier à la Commission européenne les modes de transports autorisés	art. 27-6 loi	
Art. 22 § 1	Sanctions à prendre à l'égard des entreprises <u>luxembourgeoises</u> en cas de non respect du règl. 1214/2011	art. 27-5 loi	
Art. 22 § 2 et 3	Sanctions à prendre à l'égard des entreprises <u>étrangères</u> en cas de non respect du règl. 1214/2011	art. 27-5 loi	

Les dispositions mises en œuvre par le projet de loi sous examen sont commentées plus amplement ci-après.

3. D'un point de vue légistique, le projet de loi sous examen propose d'insérer toutes les dispositions de mise en œuvre qu'il a été jugé indiqué de prévoir au niveau légal dans la loi du 12 novembre 2002.

L'alternative, à savoir la création d'une nouvelle loi autonome dans l'ordre juridique luxembourgeois, n'a pas été jugée appropriée alors que d'une part la matière réglée par le règlement 1214/2011 est intimement liée à celle réglée par la loi du 12 novembre 2002 et que, d'autre part, cette nouvelle loi autonome n'aurait comporté que quelques articles, ce qui ne convient guère à une bonne lisibilité de la législation en la matière.

4. Le projet de loi sous examen propose d'insérer dans la loi du 12 novembre 2002 une section IV-1 nouvelle et spéciale, regroupant, à une exception près, toutes les dispositions légales de mise en œuvre du règlement 1214/2011.

Même si cette approche ne suit pas la logique intrinsèque de l'agencement de la loi du 12 novembre 2002, elle a été privilégiée par rapport à celle d'un éparpillement des dispositions de mise en œuvre à différents endroits de cette loi alors qu'elle contribue à une meilleure lisibilité de la mise en œuvre du règlement 1214/2011. Il ne faut en effet pas oublier que la mise en œuvre de ce règlement au Luxembourg va très probablement intéresser un certain nombre de lecteurs étrangers qui ne sont pas forcément familiarisés avec les us et coutumes de la légistique luxembourgeoise.

Ad article 1^{er} point 1) du projet de loi :

Ce point de l'article 1^{er} du projet de loi sous examen vise à abroger de façon générale l'obligation à charge du demandeur en obtention d'une autorisation de transports de fonds de produire un extrait du casier judiciaire. Ce point n'a pas son origine dans la mise en œuvre du règlement 1214/2011 mais l'opportunité du présent projet de loi est saisie afin de mettre la loi du 12 novembre 2002 plus en conformité avec les principes de la simplification administrative.

En effet, la production de cet extrait par le requérant n'est plus requise alors que le service compétent du Ministère de la Justice vérifie de toute façon le casier judiciaire du requérant et a, à cette fin, accès au bulletin no. 2 du casier judiciaire, conformément à l'arrêté ministériel modifié du 22 novembre 1977 déterminant la liste des administrations et personnes morales de droit public pouvant réclamer le bulletin no. 2 du casier judiciaire⁶.

Ad article 1^{er} point 2) du projet de loi :

Ce point propose d'ajouter à la loi du 12 novembre 2002 une section IV-1 nouvelle qui comporte les articles 27-1 à 27-6 nouveaux et qu'il convient de commenter individuellement.

L'article 27-1 nouveau propose, en son alinéa 1^{er}, de désigner le ministre de la Justice comme autorité compétente pour l'octroi des licences prévues par le règlement 1214/2011 aux entreprises de transports de fonds établies au Luxembourg. A l'heure actuelle, il s'agit de deux entreprises⁷. La désignation du ministre de la Justice en tant qu'autorité compétente est la plus évidente à cet égard alors que les transports de fonds visés par le règlement 1214/2011 ne sont en fait qu'une variante des transports de fonds qui tombent d'ores et déjà dans la compétence du ministre de la Justice en application de la loi du 12 novembre 2002.

A noter que même si, d'un point de vue légistique, la formulation « le ministre ayant la Justice dans ses attributions » est actuellement plutôt d'usage, il est néanmoins proposé de faire usage, au sein du projet de loi sous examen, de la formulation « le ministre de la Justice » alors que la loi à modifier utilise encore cette formulation⁸.

L'alinéa 2 de l'article 27-1 nouveau propose ensuite de désigner le ministre de la Justice et la Police grand-ducale comme autorités compétentes à informer par les entreprises étrangères titulaires d'une licence qui ont l'intention d'effectuer des transports de fonds transfrontaliers. Cette double désignation, expressément autorisée par l'article 12 paragraphe 2 du règlement 1214/2011, vise à assurer d'une part que le Ministre de la Justice, en tant qu'autorité compétente en la matière, soit au courant des transports effectués et d'autre part que la Police, compétente pour intervenir sur le terrain en cas d'incident, soit également informée de ces transports. Elle vise par ailleurs à maintenir un certain parallélisme avec les transports de fonds spéciaux internationaux d'ores et déjà prévus par l'article 7 du règlement grand-ducal du 22 août 2003 portant exécution de certaines dispositions de la loi du 12 novembre 2002 relative aux activités privées de surveillance et de gardiennage.

L'article 27-2 nouveau prévoit, en son alinéa 1^{er}, de façon générale que les transports de fonds transfrontaliers effectués sur base du règlement 1214/2011 doivent respecter les dispositions

⁶ Voir à ce sujet le dernier texte coordonné en date de cet arrêté, publié au Mémorial A no. 98 du 17 mai 2011, page 1589 *et seq.*

⁷ Voir à ce sujet le tableau publié par le Ministère de la Justice qui peut être consulté comme suit : http://www.mj.public.lu/services_citoyens/surveillance/societes_gardiennage.pdf

⁸ Voir en ce sens l'avis du Conseil d'Etat no. 49.023 du 8 avril 2011 concernant le point 6) de l'article 1^{er} du projet de loi no. 6209 portant transposition de la directive 2008/51 sur les armes et modification de la loi modifiée du 15 mars 1983 sur les armes et munitions.

de la loi du 12 novembre 2002 et de son règlement grand-ducal d'exécution du 22 août 2003, pour autant que le règlement 1214/2011 n'en dispose pas autrement.

Cette disposition repose sur le fait que les transports de fonds visés par le règlement 1214/2011 ne sont qu'une variante particulière de transports de fonds. Par conséquent, la réglementation générale en la matière – c.à d. la loi du 12 novembre 2002 et le règlement grand-ducal du 22 août 2003 – doit s'appliquer à tous les cas d'espèces et questions de détail non spécifiquement réglés par le règlement 1214/2011 dont certaines dispositions, comme par exemple le dernier alinéa des articles 16 et 17, renvoient par ailleurs expressément au droit commun national du transport de fonds.

L'alinéa 2 de l'article 27-2 nouveau constitue la base légale afin que le règlement grand-ducal précité du 22 août 2003 puisse prévoir les modalités d'exécution nécessaires, comme par exemple la désignation des modes de transports de fonds transfrontaliers autorisés au Luxembourg, conformément à l'article 13 du règlement 1214/2011.

L'article 27-3 nouveau vise, en son alinéa 1^{er}, à désigner le ministre de la Justice comme autorité compétente pour délivrer aux convoyeurs de fonds des entreprises de transports de fonds établies dans les autres Etats membres un permis de port d'armes, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 15 mars 1983 sur les armes et munitions, généralement applicables aux permis de port d'armes, y compris ceux des convoyeurs de fonds.

Il importe de relever à ce sujet qu'en ce qui concerne les permis de port d'armes, le règlement 1214/2011 suit une logique différente que pour les licences de transports de fonds qu'il instaure : pour ces licences, c'est toujours l'Etat membre d'établissement de l'entreprise de transports de fonds qui les émet ; en revanche, pour les permis de port d'armes des convoyeurs effectuant ces transports, ce sont toujours les Etats membres de destination ou de transit des transports de fonds concernés qui doivent émettre ces permis, sans préjudice bien sûr du permis dont doit disposer le convoyeur de fonds dans l'Etat d'établissement de l'entreprise de transports de fonds qui l'emploie.

On retrouve donc là une réminiscence du principe de territorialité, en principe abandonné au sein de l'Union européenne : chaque permis de port d'armes n'est valable que sur le territoire de l'Etat membre qui l'a émis. La question des armes des convoyeurs de fonds a en effet fait l'objet d'âpres débats lors de la négociation du règlement 1214/2011 et les Etats membres n'ont pas pu s'accorder sur une réglementation plus conforme au principe de la reconnaissance mutuelle entre Etats membres – appliqué pourtant aux licences de transports de fonds créées à cette occasion – comme par exemple l'usage de la carte européenne d'armes à feu instaurée par la directive 91/477 du 18 juin 1991.

La mise en œuvre du principe de territorialité pour les permis de port d'armes en cette matière ne pose cependant pas de problèmes particuliers au Luxembourg alors que le règlement grand-ducal précité du 22 août 2003 prévoit déjà à l'heure actuelle que des entreprises de transports de fonds étrangères peuvent se voir délivrer un agrément spécial de transports de fonds internationaux en application de son article 7. Etant donné que le même règlement grand-ducal du 22 août 2003 prévoit que les convoyeurs effectuant un transport de fonds

moyennant des fourgons blindés *doivent* être armés (art. 3 (1), point 24), tandis que les convoyeurs des fourgons dits « intelligents » *peuvent* être armés (art. 4 (1) point 9), les convoyeurs de fonds de ces entreprises étrangères sont déjà titulaires d'un permis de port d'armes délivré par le service des armes du Ministère de la Justice.

L'alinéa 2 de l'article 27-3 nouveau constitue la base légale nécessaire afin que le règlement grand-ducal précité du 22 août 2003 puisse prévoir les modalités de la validation des formations de tir dispensées à l'étranger comme étant équivalentes à celles dispensées au Luxembourg, conformément à l'article 6 paragraphe 6 du règlement 1214/2011.

L'alinéa 3 de cet article constitue quant à lui la base légale nécessaire afin que le ministre de la Justice puisse le cas échéant convenir avec les autorités compétentes d'autres Etats membres d'une reconnaissance mutuelle des permis de port d'armes délivrés aux convoyeurs des entreprises de transports de fonds établies dans les deux Etats. Cette disposition fait suite à l'article 6 paragraphe 4 dernière phrase du règlement 1214/2011 qui prévoit cette faculté pour les Etats membres. En ce sens, il a été jugé approprié de prévoir une base légale à cette fin alors qu'il n'est pas à exclure que la licence européenne de transports de fonds instaurée par le règlement 1214/2011 puisse engendrer une activité transfrontalière de transports de fonds plus intense et une reconnaissance mutuelle des permis de port d'armes avec un autre Etat membre disposant d'un système similaire à celui du Luxembourg, comme notamment la Belgique par exemple. Cela pourrait certainement réduire les frais et formalités en la matière, sans pour autant créer des risques en termes de sécurité publique.

A noter que l'expression « *Etats membres participants* » utilisée à l'alinéa 3 de l'article 27-3 nouveau vise les Etats membres de l'Union européenne dont la monnaie est l'euro, conformément à l'article 1^{er} lettre a) du règlement 1214/2011.

L'article 27-4 nouveau constitue la base légale nécessaire à la mise en œuvre des annexes⁹ I à VII du règlement 1214/2011 et des modifications futures des modalités techniques visées à l'article 27 du règlement 1214/2011 par des actes délégués au sens de l'article 28 du même règlement.

Etant donné d'une part qu'il s'agit dans son ensemble de modalités techniques qui ne concernent pas les principes fondamentaux du règlement 1214/2011 et que d'autre part les actes délégués concernés peuvent être adoptés plus rapidement qu'un règlement européen, il est indiqué de prévoir que la mise en œuvre de ces modalités techniques et de leurs modifications puissent se faire au niveau national par le biais d'un règlement grand-ducal.

L'article 27-5 nouveau dispose que les sanctions administratives prévues par l'article 22 du règlement 1214/2011 puissent être prises, le cas échéant, par le ministre de la Justice.

Quatre observations s'imposent à cet égard.

⁹ Pour un exemple de la transposition de l'annexe d'une directive par le biais d'un règlement grand-ducal, voir l'avis du Conseil d'Etat no. 49.331 du 25 octobre 2011 concernant l'article 1^{er} du projet de loi no. 6292 relatif aux conditions des transferts de produits liés à la défense dans l'Union européenne.

Premièrement, il échet de préciser que les sanctions visées au paragraphe 1 de l'article 22 du règlement 1214/2011 concernent, le cas échéant, les entreprises de transports de fonds établies au Luxembourg, tandis que celles prévues par les paragraphes 2 et 3 du même article 22 sont le cas échéant prises par le ministre de la Justice lorsque le Luxembourg est l'Etat membre d'accueil ou de transit d'un transport de fonds transfrontalier effectué par une entreprise établie dans un autre Etat membre.

Deuxièmement, il est proposé – tant pour le paragraphe 1 que pour le paragraphe 2 de l'article 22 du règlement 1214/2011 – d'exclure des sanctions possibles celle de l'amende administrative, alors que la loi du 12 novembre 2002 ne la prévoit pas. Il aurait donc fallu prévoir tout un ensemble de dispositions nouvelles en ce sens. Or, l'éventail des sanctions prévues par l'article 22 du règlement 1214/2011 est considéré suffisant pour assurer le respect de ce règlement.

Troisièmement, il importe de préciser que les sanctions prévues par les paragraphes 1 à 3 de l'article 22 ne s'appliquent qu'aux transports de fonds transfrontaliers prévus par le règlement 1214/2011.

Quatrièmement, l'article 27-5 nouveau précise que si le ministre de la Justice prend des sanctions, il est obligé de respecter les dispositions de la procédure administrative non contentieuse prévues par la loi du 1^{er} décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse et le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des Communes. A priori, on pourrait argumenter que ces dispositions s'appliquent de toute façon dans le contexte de la mise en œuvre du règlement 1214/2011 sur base du droit commun mais au vu du caractère international de la matière et de la portée potentielle d'une révocation d'une licence par exemple, il convient de ne pas laisser subsister de doutes à ce sujet.

L'article 27-6 nouveau est censé être la base légale générale permettant au ministre de la Justice de procéder aux échanges de données personnelles et non personnelles nécessaires en vue de l'exécution du règlement 1214/2011. Les hypothèses concernées résultent du tableau qui figure sous le point 2 des considérations générales du commentaire des articles du présent projet de loi.

Ad article 1^{er} point 3) du projet de loi :

Le point 3) de l'article 1^{er} du projet de loi sous examen prévoit de compléter l'article 30 de la loi du 12 novembre 2002 – relatif aux sanctions pénales applicables en la matière – par un alinéa 2 nouveau qui punit le fait d'effectuer un transport de fonds transfrontalier par la même peine qu'un transport de fonds purement national effectué sans autorisation.

On pourrait argumenter que l'alinéa 1^{er} de l'article 30 s'appliquera de toute façon également aux transports de fonds transfrontaliers instaurés par le règlement 1214/2011 mais, étant donné qu'il s'agit d'une disposition à caractère pénal qui doit être suffisamment claire et précise afin de satisfaire aux exigences constitutionnelles en matière pénale, il a été jugé indiqué de prévoir une disposition expresse en ce sens.

A noter que l'article 30 de la loi du 12 novembre 2002 ne prévoit pas de disposition pénale lorsqu'un convoyeur de fonds porte une arme sans y être autorisé en application de la loi modifiée du 15 mars 1983 sur les armes et munitions. Or, cela est d'ores et déjà sanctionné pénalement par cette même loi, à laquelle il est renvoyé par l'alinéa 1^{er} de l'article 27-3 nouveau de la loi du 12 novembre 2002 tel qu'il est proposé par le point 2) de l'article 1^{er} du projet de loi sous examen. Une disposition additionnelle en ce sens n'est pas proposée alors que, d'un point de vue légistique, il n'est pas indiqué de prévoir une sanction pénale spécifique par une loi afin de sanctionner le défaut d'une autorisation requise par une autre loi.

Il en est de même pour la mise en œuvre du paragraphe 4 de l'article 22 du règlement 1214/2011 alors que la loi modifiée précitée du 15 mars 1983 permet d'ores et déjà de révoquer un permis de port d'armes en cas de non respect de ses dispositions.

Ad article 2 du projet de loi :

Dans un souci de sécurité juridique, il convient de fixer l'entrée en vigueur des dispositions de mise en œuvre prévues par le présent projet de loi au même jour que l'entrée en vigueur du règlement 1214/2011 lui-même, à savoir le 29 novembre 2012.

Annexes :

- 1) Règlement (UE) no. 1214/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2011 sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro ;
- 2) Avant-projet de règlement grand-ducal portant :
 - mise en œuvre de certaines dispositions du règlement (UE) no. 1214/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2011 sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro, et
 - modification du règlement grand-ducal du 22 août 2003 portant exécution de certaines dispositions de la loi du 12 novembre 2002 relative aux activités privées de surveillance et de gardiennage.

*

*

*