

**Avant-projet de loi**  
**facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de**  
**sécurité routière**

**Article 1<sup>er</sup> - Objectif**

La présente loi porte transposition en droit national de la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

La présente loi ne porte pas préjudice à la recherche, par d'autres moyens légaux, d'informations relatives aux infractions en matière de sécurité routière, commises dans un État membre autre que celui où le véhicule est immatriculé.

**Article 2 - Définitions**

Au sens de la présente loi on entend par :

- a) « véhicule », tout véhicule automoteur qui sert normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses;
- b) «Etat membre de l'infraction», l'Etat membre de l'Union européenne où l'infraction a été commise;
- c) «Etat membre d'immatriculation», l'Etat membre de l'Union européenne où est immatriculé le véhicule avec lequel l'infraction a été commise;
- d) «requête automatisée», une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs ou de tous les États membres de l'Union européenne;
- e) «point de contact national», autorité compétente désignée pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules;
- f) «détenteur du véhicule», la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation ;
- g) «excès de vitesse», le dépassement des limites de vitesse en vigueur dans l'État membre de l'infraction, en fonction de la route et du type de véhicule concernés;
- h) «non-port de la ceinture de sécurité», le non-respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité ou de l'utilisation obligatoire d'un dispositif de retenue pour enfant conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules et au droit de l'État membre de l'infraction;
- i) «franchissement d'un feu rouge», le fait de ne pas s'arrêter à un feu rouge, ou à tout autre signal d'arrêt équivalent, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- j) «conduite en état d'ébriété», le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de l'alcool, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- k) «conduite sous l'influence de drogues», le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de drogues ou d'autres substances ayant des effets similaires, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

- l) «non-port du casque», le fait de ne pas porter de casque, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- m) «circulation sur une voie interdite», le fait de circuler illicitement sur une partie de la chaussée, par exemple une bande d'arrêt d'urgence, une voie réservée aux transports publics ou une voie temporairement fermée en raison de congestions ou de travaux, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- n) «usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule», le fait d'utiliser illicitement un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule, au sens du droit de l'État membre de l'infraction.

### **Article 3 - Champ d'application**

La présente loi s'applique aux infractions suivantes telles que définies à l'article 2 :

- Excès de vitesse
- Non-port de la ceinture de sécurité
- Franchissement d'un feu rouge
- Conduite en état d'ébriété
- Conduite sous l'influence de drogues
- Non-port du casque
- Circulation sur une voie interdite
- Usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.

Pour autant que ces infractions sont commises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il s'agit d'infractions à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi qu'à ses règlements d'exécution.

### **Article 4 – Point de contact national**

Pour l'application de la présente loi, la Police grand-ducale est désignée comme point de contact national pour l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules, sans préjudice des attributions dévolues par la loi au Procureur général d'Etat et aux procureurs d'Etat.

### **Article 5 - Procédure pour l'échange d'informations entre États membres**

**(1)** Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

- a) les données relatives aux véhicules
- b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer la requête, respectent l'annexe de la présente loi.

**(2)** Les requêtes effectuées par la Police grand-ducale auprès du point de contact national de l'Etat membre d'immatriculation se font à l'aide du numéro d'immatriculation complet du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.

Ces requêtes sont effectuées dans le respect de l'annexe de la présente loi et des procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3 de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière.

Les données obtenues dans le cadre de ces requêtes sont utilisées aux seules fins d'identifier le responsable d'une ou de plusieurs des infractions visées à l'article 3.

**(3)** Les requêtes adressées par le point de contact national de l'Etat membre d'infraction à l'aide d'un numéro d'immatriculation incomplet sont irrecevables.

**(4)** L'échange de données dans le cadre de la présente loi s'effectue à partir du « Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire » (EUCARIS) conformément à 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, ainsi que les versions modifiées de cette application.

#### **Article 6 – Lettre de notification relative à l'infraction**

Le propriétaire ou le détenteur du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 3, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée.

Cette information est donnée dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans une des langues officielles de l'Etat membre d'immatriculation.

Elle doit comprendre toutes les informations pertinentes, notamment la nature de l'infraction, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, la disposition légale non respectée, la sanction et, le cas échéant la procédure judiciaire, correspondante ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction.

## **Article 7 – Protection des données**

**(1)** Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de la présente loi se fait conformément à la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil du 27 novembre 2008 relative à la protection des données à caractère personnel traitées dans le cadre de la coopération policière et judiciaire en matière pénale ainsi qu'aux décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI précitées. Ce traitement se fait en outre conformément à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

**(2)** Toute personne concernée a le droit d'obtenir des informations sur les données à caractère personnel transmises dans le cadre de la présente loi au point de contact national de l'État membre de l'infraction, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction.

## **Article 8 – Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 7 novembre 2013.

## Exposé des motifs

**Concerne : avant-projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.**

### I. Considérations générales

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, dont le délai de transposition viendra à échéance le 7 novembre 2013. Il est proposé de mettre en place une procédure d'échange d'informations transfrontalier en vue de permettre l'application transfrontière de sanctions relatives aux infractions les plus graves en matière de sécurité routière, lorsque celles-ci sont commises dans un pays de l'Union européenne autre que celui dans lequel le véhicule est immatriculé.

Grâce à l'accès automatisé aux fichiers nationaux d'immatriculation des différents Etats membres de l'Union européenne, il sera rendu possible d'identifier, sans avoir intercepté le véhicule, le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule immatriculé à l'étranger, présumé avoir commis une infraction et de le poursuivre.

Les nouvelles dispositions visent ainsi à mettre fin avec l'impunité de fait dont jouissent souvent les conducteurs lorsqu'ils commettent « hors frontières » une infraction, telle que l'excès de vitesse, l'alcool au volant, le non-port de la ceinture de sécurité et le non-respect des feux rouges.

Il convient de relever que la directive 2011/82/UE se limite à prévoir l'accès mutuel aux banques de données relatives à l'immatriculation dans le but de permettre l'identification des propriétaires des véhicules. Ainsi tout Etat membre est dorénavant obligé de communiquer, à la demande de l'Etat où une infraction routière relevant du champ d'application de la directive a été commise, les informations sur le véhicule et sur le propriétaire dudit véhicule. Il en découle que l'opportunité des poursuites et l'exécution des sanctions continuent à relever de la seule compétence de l'Etat membre où l'infraction a été commise, et ce conformément à sa législation en vigueur. En effet, la directive n'harmonise ni la nature de l'infraction (qu'elle soit de nature administrative ou pénale au regard de la loi de l'Etat membre concerné), ni les sanctions à appliquer. C'est la réglementation du pays où l'infraction a été commise qui s'applique, tant en ce qui concerne la nature de l'infraction que les sanctions.

Aujourd'hui, un conducteur qui commet une infraction constatée par un radar fixe, au moyen d'un véhicule immatriculé dans un autre pays de l'Union européenne, reste dans la plupart des cas impuni, car il est difficile pour les forces de l'ordre de l'identifier ou de vérifier l'adresse à laquelle le véhicule est immatriculé. Quand il dépasse la vitesse maximale autorisée et qu'il est intercepté par les forces de l'ordre, cet automobiliste doit s'acquitter de l'amende.

Force est de constater que certains instruments juridiques permettent déjà aujourd'hui la consultation des fichiers nationaux d'immatriculation respectifs. Néanmoins, la situation juridique de ces échanges de données n'est pas toujours évidente.

Au niveau international, le Traité de Prüm, qui a été signé le 27 mai 2005 par la Belgique, l'Allemagne, l'Espagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et l'Autriche, prévoit en son article 12 l'échange automatisé des données relatives à l'immatriculation des véhicules par le biais d'un accès informatique direct des autorités d'un pays dans le fichier « véhicules » des autres pays.

La décision 2008/615/JAI du Conseil du 23 juin 2008 intègre les dispositions du Traité de Prüm dans le droit communautaire. Le délai de transposition pour se conformer notamment à l'article 12 du traité concernant la consultation automatisée de données relatives à l'immatriculation des véhicules est venu à échéance en août 2011.

Le 24 octobre 2008, l'Allemagne, la Belgique, la France et le Luxembourg ont signé un accord en vue du renforcement de la coopération transfrontalière entre leurs autorités policières et douanières respectives.

La situation est telle qu'aujourd'hui les infractions routières constatées notamment par radars sur les autoroutes autour de Metz et Thionville et perpétrées par des véhicules immatriculés au Luxembourg peuvent être poursuivies par les autorités françaises à l'aide des informations provenant du Centre de coopération policière et douanière.

A noter cependant que cette coopération est limitée à la zone frontière commune et ne couvre dès lors pas l'ensemble du territoire des Parties contractantes, sauf pour ce qui est du Luxembourg.

Ensuite, des accords bilatéraux ont été signés entre différents pays pour permettre, en cas de constatation d'une infraction par un système automatisé, l'identification du propriétaire au moyen d'une procédure de consultation automatique des fichiers d'immatriculation étrangers. De tels accords bilatéraux ont été signés notamment entre la Belgique et l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Allemagne, la France et l'Allemagne, la France et la Belgique, la France et les Pays-Bas, les Pays-Bas et la Belgique ainsi qu'entre la France et la Suisse.

Le Luxembourg a toujours plaidé en faveur d'une solution au niveau communautaire et n'est donc pas partie à de tels accords bilatéraux.

Avec la directive 2001/82/UE, l'Etat membre sur le territoire duquel une infraction déterminée en matière de sécurité routière sera commise par un conducteur dont le véhicule est immatriculé dans un autre Etat membre pourra accéder aux données relatives à l'immatriculation de ce véhicule. Une fois le nom et l'adresse du conducteur soupçonné avoir commis une infraction routière connus, ce dernier sera informé dans une langue officielle de son pays de résidence des procédures applicables dans l'Etat membre de l'infraction et des conséquences juridiques qui en découlent en application du droit dudit Etat membre.

Force est de constater que cet échange transfrontalier des données et la sanction subséquente renforcera l'effet dissuasif en rendant plus prudents les conducteurs de véhicules immatriculés dans un État membre différent de l'État membre de l'infraction.

Ainsi, les nouvelles dispositions contribueront à réduire le nombre de victimes d'accidents sur nos routes et à améliorer la sécurité routière, tout en assurant une égalité de traitement entre les conducteurs que les contrevenants soient résidents ou non-résidents. Il s'agit en l'espèce de redonner une impulsion à la baisse du nombre de tués sur les routes.

Le projet de loi s'inscrit parfaitement dans la politique du Gouvernement en matière de lutte contre l'insécurité routière. En effet, conformément à la déclaration gouvernementale de 2009, *« le Gouvernement est déterminé à continuer sa politique en matière de sécurité routière. Depuis 2001, le Luxembourg a réussi à diminuer le nombre des accidents mortels de 50% en alternant les mesures préventives et répressives qui doivent être poursuivies ... Au niveau de la répression, les efforts visant la mise en place de radars automatiques seront poursuivis. Le Gouvernement combattra prioritairement la vitesse excessive, voire non-adaptée, qui se situe de loin en tête des facteurs générateurs des accidents mortels sur les routes du Grand-Duché. Aussi est-il prévu d'installer des radars fixes à des endroits réputés dangereux où la visibilité est particulièrement mauvaise. Le Gouvernement veillera dans ce contexte à la protection de la vie privée »*.

Par les nouvelles dispositions, il s'agira de garantir le principe du traitement égal entre résidents et non-résidents dans les poursuites des infractions routières. Ce souci deviendra d'autant plus poignant à partir du moment où un système de contrôle-sanction automatisé sera mis en place au Luxembourg. Pour le Luxembourg ces dispositions sont importantes puisqu'une grande partie des véhicules circulant sur ses routes sont immatriculés à l'étranger.

La directive s'applique aux infractions qui constituent une menace grave pour la sécurité routière. Il s'agit de l'excès de vitesse, du non-port de la ceinture de sécurité, du franchissement d'un feu rouge, de la conduite en état d'ébriété, de la conduite sous l'influence de drogues, du non-port du casque, de la circulation sur une voie interdite ainsi que de l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.

L'échange de données devra s'effectuer à partir des applications informatiques existantes, à savoir de l'application informatique du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (*EUCARIS*), qui est obligatoire pour les États membres en vertu des décisions Prüm en ce qui concerne les données relatives à l'immatriculation des véhicules. En effet, le système *EUCARIS* a déjà fait ses preuves en matière de trafic illicite de véhicules routiers. Or, il faudra s'assurer que l'échange d'information automatisé par lot soit rendu possible.

Le recouvrement des amendes dont sont redevables les contrevenants non-résidents du chef d'infractions à la législation routière au Luxembourg, se fera sur base de la Décision-Cadre 2005/214/JAI du 24 février 2005 concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires, sachant que le seuil à partir duquel ce recouvrement a lieu est de 70.-€; pour ce qui est du recouvrement des sanctions pécuniaires appliquées aux contrevenants non-résidents qui sont occupés au Luxembourg, ce recouvrement peut avoir lieu moyennant les procédures judiciaires en place actuellement.

## II. Commentaire des articles

### Ad article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> énonce l'objectif de la loi en projet.

Il s'agit en l'espèce de transposer en droit national la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière pour permettre aux différents Etats membres de l'Union européenne d'échanger des informations relatives aux infractions en matière de sécurité routière, commises dans un Etat membre autre que celui dans lequel le véhicule est immatriculé, et ce en vue d'identifier le conducteur du véhicule, présumé avoir commis une telle infraction.

Il est précisé que l'échange de données mis en place dans le cadre du projet de loi ne fait pas obstacle à la recherche par d'autres moyens légaux d'informations relatives à des véhicules impliqués dans des infractions à la circulation routière, que les infractions en question relèvent ou non du champ d'application de la présente loi en projet.

### Ad article 2

L'article 2 définit différentes notions utilisées dans le contexte de la loi en projet. Il s'agit des termes « véhicule », « Etat membre de l'infraction », « Etat membre d'immatriculation », « requête automatisée », « point de contact national » et « détenteur du véhicule ».

A noter que les définitions en question sont reprises de l'article 3 de la directive 2011/82/UE, tout en les ayant adapté, si nécessaire, à la terminologie employée par la législation routière luxembourgeoise.

Force est de constater que certaines des définitions prévues dans le projet de loi en question, en particulier celles de « véhicule » et « détenteur du véhicule » diffèrent des définitions retenues dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. En effet, le projet de loi s'inscrit dans le contexte européen et les définitions en question ne jouent que dans le cadre de l'application de la présente loi en projet.

Le présent article reprend en outre les définitions des infractions tombant sous le champ d'application de la directive à transposer. Ici encore les définitions s'inscrivent dans le contexte européen et ne s'appliquent qu'au sens de la présente loi en projet.

### Ad article 3

L'article 3 reprend le champ d'application prévu par l'article 2 de la directive 2011/82/UE, en ce sens qu'il énonce limitativement les infractions routières pour la poursuite desquelles il pourra être recouru à l'échange d'informations instauré par la présente loi en projet. Les infractions y énumérées sont à considérer dans le contexte européen.

En ce qui concerne les infractions commises au Luxembourg, les infractions en question sont définies respectivement par la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la Route).

En ce qui concerne les autres infractions qui ne sont pas couvertes par le champ d'application de la présente loi, les autorités procéderont par la voie de communication traditionnelle, à savoir par le biais de l'entraide policière et de l'entraide judiciaire pénale.

#### **Ad article 4**

Pour se conformer au paragraphe 3 de l'article 4 de la directive 2011/82/UE, l'article 4 de la loi en projet désigne la Police grand-ducale comme point de contact national pour l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules.

Il va sans dire que les prérogatives en la matière du Procureur général d'Etat et des procureurs d'Etat restent intactes.

#### **Ad article 5**

L'article 5 porte transposition des dispositions prévues à l'article 4 de la directive 2011/82/UE, et ce en mettant en place la procédure à suivre aux fins de l'échange de données prévu. A cet effet, il renvoie à l'annexe du projet de loi qui reprend les dispositions de l'annexe I de la directive 2011/82/UE relatives aux éléments des données nécessaires pour effectuer la requête.

Ainsi dans le cadre de leurs enquêtes relatives aux infractions routières couvertes par la loi en projet, les points de contact nationaux des autres Etats membres peuvent accéder aux informations du fichier luxembourgeois des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs et obtenir ainsi communication d'informations en ligne en temps réel et par lots.

En effet, dans ce contexte l'article 4 paragraphe 4 de la directive 2011/82/UE permet de recourir aux requêtes de type « Batch ». La Police grand-ducale n'entend pas se limiter à des échanges de requêtes en ligne mais de procéder également à des échanges de requêtes regroupées. De cette manière, il sera possible d'échanger en un seul message des demandes voire des réponses multiples. L'échange de données s'effectue à partir du « Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire » (*EUCARIS*) conformément à 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, ainsi que les versions modifiées de cette application. Il y a lieu de préciser qu'il s'agit en l'espèce plus spécifiquement du logiciel conçu pour les besoins de l'article 12 de la décision 2008/619/JAI. A noter que le recours au système « *EUCARIS* » constitue une option dans le cadre de la directive à transposer. Partant, il y a lieu de préciser dans le projet de loi sous examen qu'*EUCARIS* est effectivement utilisé pour effectuer les échanges d'informations dont question.

Conformément à l'article 4 paragraphe 2 de la directive 2011/82/UE, les requêtes effectuées par la Police grand-ducale auprès du point de contact national de l'Etat membre d'immatriculation se feront à l'aide du numéro d'immatriculation complet du véhicule dans le respect des procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3 de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière. Les données obtenues sont utilisées aux seules fins d'identifier le responsable d'une ou de plusieurs des infractions visées par la loi en projet.

#### **Ad article 6**

L'article 6 transpose en droit national l'article 5 de la directive 2011/82/UE en prévoyant l'information du conducteur soupçonné avoir commis sur le territoire luxembourgeois une infraction routière couverte par le champ d'application de la loi en projet.

Cette information se fait par lettre recommandée dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans une des langues officielles de l'Etat membre d'immatriculation. Elle doit comprendre toutes les informations pertinentes, notamment la nature de l'infraction, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, la disposition légale non respectée, la sanction et, le cas échéant la procédure judiciaire, correspondante ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction.

#### **Ad article 7**

L'article 7 porte transposition de l'article 7 de la directive 2011/82/UE, en couvrant le volet de la protection des données.

Force est de constater que la mise en œuvre de la directive 2011/82/UE requiert le traitement des données à caractère personnel des personnes qui se sont vu décernées un avertissement taxé dans le cadre du présent projet de loi. Dans ce contexte, il y a lieu de relever que le traitement de données en question est couvert par le règlement grand-ducal du 21 décembre 2004 portant autorisation de la création d'un fichier des personnes ayant subi un avertissement taxé en matière de circulation routière.

Le paragraphe 2 de cet article 7 transpose en droit luxembourgeois le paragraphe 3 de l'article 7 de la directive 2011/82/UE. Dans cet ordre d'idées, le projet de loi énumère les informations auxquelles l'auteur présumé de l'infraction a droit, à savoir les « *informations sur les données à caractère personnel transmises dans le cadre de la présente loi au point de contact national de l'Etat membre de l'infraction, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'Etat membre de l'infraction* ».

Cette disposition ne règle pas la question de l'autorité à laquelle la personne concernée doit s'adresser en vue d'obtenir ces informations. En effet, l'accès aux données est censé se faire conformément à la législation luxembourgeoise relative à la protection des données à caractère personnel.

**Ad article 8**

p.m.

**ANNEXE****ÉLÉMENTS DES DONNÉES SE RAPPORTANT À LA RECHERCHE VISÉS À L'ARTICLE 4 DE LA DIRECTIVE 2011/82/UE DU 25 OCTOBRE 2011 FACILITANT L'ÉCHANGE TRANSFRONTALIER D'INFORMATIONS CONCERNANT LES INFRACTIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Poste	O/F <sup>(1)</sup>	Commentaires
Données relatives au véhicule	O	
Etat membre d'immatriculation	O	
Numéro du certificat d'immatriculation	O	[A <sup>(2)</sup> ]
Données relatives à l'infraction	O	
Etat membre d'infraction	O	
Date de référence de l'infraction	O	
Heure de référence de l'infraction	O	
Objet de la recherche	O	Code indiquant le type d'infraction, conformément aux infractions énumérées à l'article 2 de la directive 2011/82/UE 1 = excès de vitesse 2 = conduite en état d'ébriété 3 = non-port de la ceinture de sécurité 4 = franchissement d'un feu rouge 5 = circulation sur une voie interdite 10 = conduite sous l'influence de drogues 11 = non-port du casque 12 = usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule
<p><sup>(1)</sup> O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.</p> <p><sup>(2)</sup> Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).</p>		

**ÉLÉMENTS DES DONNÉES FOURNIS VISÉS À L'ARTICLE 4 DE LA DIRECTIVE 2011/82/UE DU 25 OCTOBRE 2011 FACILITANT L'ÉCHANGE TRANSFRONTALIER D'INFORMATIONS CONCERNANT LES INFRACTIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**Partie I. Données relatives aux véhicules**

<b>Poste</b>	<b>O/F <sup>(1)</sup></b>	<b>Commentaires</b>
Numéro du certificat d'immatriculation	O	
Numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule	O	
Pays d'immatriculation	O	
Marque	O	[D.1 <sup>(2)</sup> ] par exemple Ford, Opel, Renault, etc.
Dénomination commerciale du véhicule	O	(D.3) par exemple Focus, Astra, Mégane
Code catégorie UE	O	(J) cyclomoteur, moto, voiture, etc.
<p><sup>(1)</sup> O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.</p> <p><sup>(2)</sup> Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE.</p>		

**Partie II. Données relatives aux détenteurs ou aux propriétaires des véhicules**

Poste	O/F (1)	Commentaires
Données relatives aux détenteurs du véhicule		[C.1 (2)] Données correspondant au titulaire du certificat d'immatriculation concerné
Nom (raison sociale) du titulaire du certificat d'immatriculation	O	(C.1.1) Utiliser des champs séparés pour le nom de famille, les titres, etc. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Prénom	O	(C.1.2) Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Adresse	O	(C.1.3) Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable.
Sexe	F	Masculin, féminin
Date de naissance	O	
Entité juridique	O	Personne physique, association, société, firme, etc.
Lieu de naissance	F	
Identifiant	F	Identifiant unique pour la personne ou la société
Données relatives aux propriétaires des véhicules		(C.2) Données correspondant au propriétaire du véhicule
Nom ou raison sociale	O	(C.2.1)
Prénom	O	(C.2.2)
Adresse	O	(C.2.3)
Sexe	F	Masculin, féminin
Date de naissance	O	
Entité juridique	O	Personne physique, association, société, firme, etc.
Lieu de naissance	F	
Identifiant	F	Identifiant unique pour la personne ou la société
		En cas de véhicule mis à la casse, de véhicule ou de plaques d'immatriculation volés ou d'immatriculation périmée, pas d'information sur le propriétaire/détenteur. A la place, le

		message « information non dévoilée » est renvoyé.
<p>(<sup>1</sup>) O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.</p> <p>(<sup>2</sup>) Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE.</p>		

## Fiche d'évaluation d'impact

### Mesures législatives, réglementaires et autres

**Intitulé du projet:**

Avant-projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

**Ministère initiateur:**

Ministère du Développement durable et des Infrastructures

**Auteur(s) :**

Josiane Pauly, Conseiller de direction

Tél : 24784948

Courriel : josiane.pauly@tr.etat.lu

**Objectif(s) du projet :**

Transposition de la directive 2011/82/UE

**Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) :** /**Date :**

11 février 2013

#### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui X Non

Si oui, laquelle/lesquelles :

Ministère de la Justice

Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région

Parquet général

Société nationale de Circulation automobile

Remarques/Observations : avis favorables

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales :

Oui X Non

- Citoyens :

Oui X Non

- Administrations :

Oui X Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ?

Oui  Non  N.a.<sup>1</sup> X

(c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

---

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui X Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui X 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  N.a. X

Remarques/Observations :

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non X

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a. X

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ? Oui X Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

- données à caractère personnel des personnes qui se sont vu décernées un avertissement taxé pour une infraction routière visée par la loi en projet
- police grand-ducale

8. Le projet prévoit-il :

---

<sup>2</sup> 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 œuvre 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.

<sup>3</sup> 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.).

<sup>4</sup> 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](http://www.cnpd.lu))

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a. X
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a. X
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a. X
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. X
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Sinon, pourquoi ? Oui X Non  N.a.
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui  Non X
- b. amélioration de la qualité règlementaire ? Oui  Non X
- 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. X
13. Y-a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non X
- 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. X
- 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 X Non

Si oui, expliquez pourquoi : *la loi en projet vise toutes les personnes concernées par la matière, sans distinction de sexe*

- 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 X 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 évaluation <sup>5</sup>?  
X 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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers <sup>6</sup>?  
X 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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

---

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

## **Fiche financière**

jointe à

### **l'avant-projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière**

Le projet de loi en question a pour objet de transposer en droit national la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. Il est proposé de mettre en place une procédure d'échange d'informations transfrontalier en vue de permettre l'application transfrontière de sanctions relatives aux infractions les plus graves en matière de sécurité routière, lorsque celles-ci sont commises dans un pays de l'Union européenne autre que celui dans lequel le véhicule est immatriculé.

La part du Luxembourg dans les frais de développement du système d'échange de données par EUCARIS, qui sont de l'ordre de 9.000 euros, sera incluse dans et couverte par la contribution annuelle ordinaire de notre pays aux frais de fonctionnement et de gestion d'EUCARIS.