

Projet de loi portant création d'un registre électronique national des entreprises de transport par route

Exposé des motifs

L'objectif général du présent projet de loi est la création d'un registre électronique des transporteurs afin de répondre aux règlements CE suivants :

- Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil dispose que les Etats membres doivent établir des registres électroniques interconnectés.

Dans ce contexte la commission a mis en place une plateforme d'interconnexion entre les différents «registres nationaux», le projet ERRU (European Register of Road Transport Undertakings).

- Règlement (CE) n° 1072/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.
- Règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006.
- Règlement (CE) n° 1213/2010 du 16 décembre 2010 qui établit les règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier.

La banque de données couvre deux parties distinctes : d'une part, la gestion des entreprises de transports routiers et des autorisations de transports et, d'autre part, le registre électronique national au sens de l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009.

Le registre électronique national prévu par le règlement (CE) n° 1071/2009 est nécessaire avant tout pour vérifier l'honorabilité d'un gestionnaire de transport, appelé gérant technique dans la législation luxembourgeoise sur l'accès à la profession (loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1^{er} octobre 1998), à une échelle européenne. Cette vérification est opérée par le ministre ayant les classes moyennes dans ses attributions.

Suite à la décision politique de mi-2014 de transférer la coordination de la mise en place du registre électronique national du Ministère de l'Economie au Ministère du Développement durable et des Infrastructures, la possibilité de rattacher le registre à la banque de données du Département des transports a été examinée. Cette banque de données étant incompatible avec les exigences techniques européennes pour le système ERRU (European Register of Road Transport Undertakings), elle doit être remplacée pour pouvoir accueillir le registre électronique national.

Dès lors, le registre électronique national des entreprises de transport par route comprend deux volets distincts, à savoir un volet purement national remplaçant la banque de données existante au Département des Transports et destiné à la gestion des entreprises et des autorisations et un volet européen comprenant le registre national luxembourgeois interconnecté à ERRU.

Une certaine synergie peut ainsi être réalisée, alors que p. ex. les entreprises et les gestionnaires ne doivent être identifiés qu'une fois.

Les données du registre proviennent essentiellement des acteurs suivants :

- la Direction des Transports routiers du Département des transports du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures,
- la Direction générale PME et Entrepreneuriat du Ministère de l'Economie,
- l'Administration des Douanes et des Accises,
- la Police Grand-Ducale et
- le Parquet général.

La connexion entre les registres nationaux et le serveur ERRU de la Commission européenne (« Central hub » dans le schéma ci-après) peut se faire de deux manières, soit par une connexion directe, soit par une connexion peer-to-peer. Le Luxembourg a opté pour une connexion peer-to-peer qui utilise la plateforme EUCARIS. Etant donné que le Luxembourg est déjà membre d'EUCARIS, cette solution est la moins onéreuse.

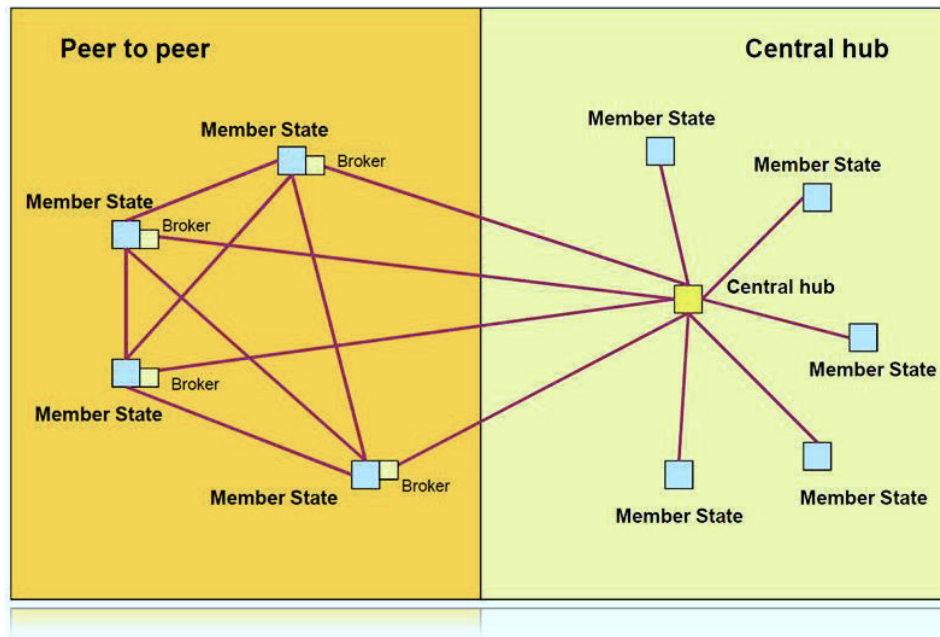


Figure 1 : Schéma de connexion ERRU

Pour les Etats membres connectés via EUCARIS, les envois de messages se font directement entre serveurs nationaux, pour les autres Etats membres via le serveur ERRU de la Commission européenne.

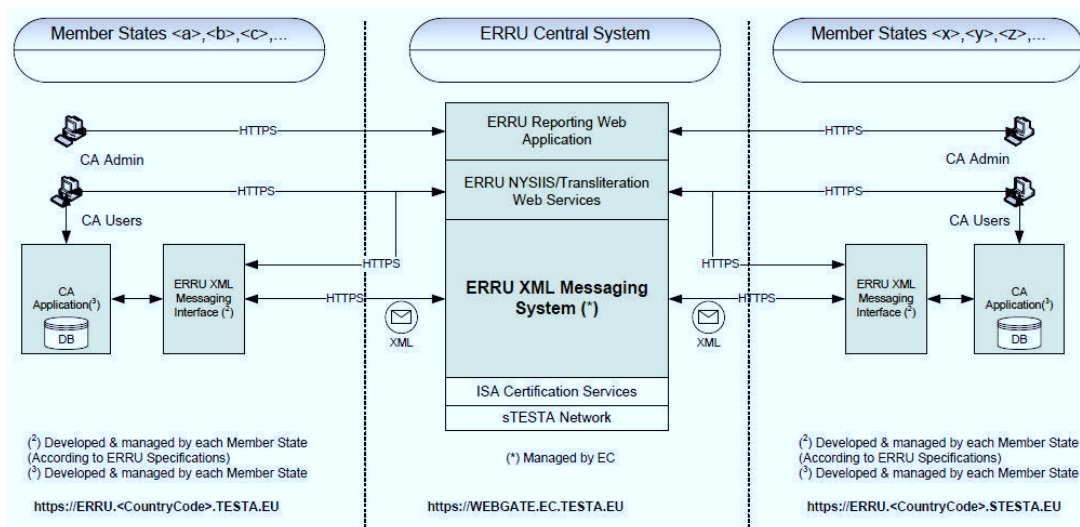


Figure 2 : Schéma technique des envois de messages via le serveur ERRU

(CA = « Competent Authority » d'un Etat membre)

Buts, utilisateurs et aperçu fonctionnel de la banque de données

La nouvelle banque de données TR.ERR vise à

- rassembler à un seul endroit les informations relatives aux entreprises de transports de marchandises et de personnes par route contenues actuellement dans différentes banques de données.
- gérer les licences communautaires des entreprises luxembourgeoises
- gérer le flux d'informations avec le serveur ERRU de la Commission européenne.

La figure 3 donne un aperçu des acteurs et banques de données impliquées :

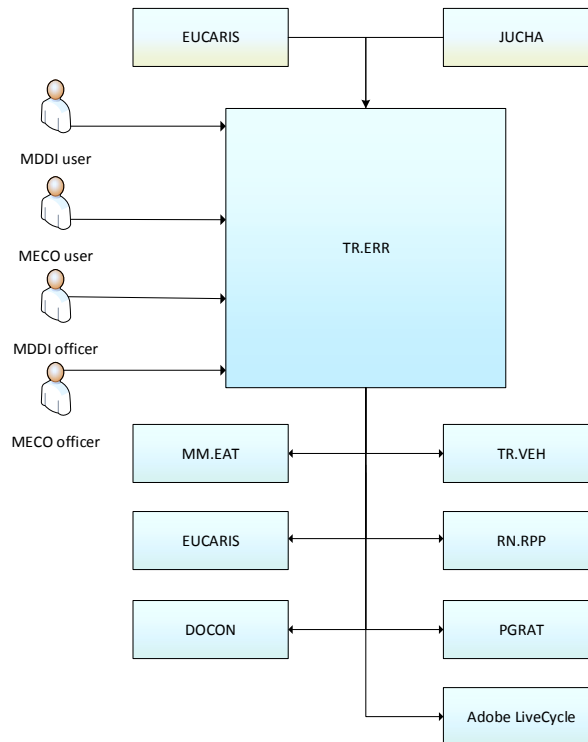


Figure 3: Acteurs et banques de données impliquées

Les différents utilisateurs seront :

- MDDI Officer : le responsable du Ministère du Développement durable et des Infrastructures qui signe les documents (accès de consultation) ;
- MDDI User : les personnes du Ministère du Développement durable et des Infrastructures qui traitent les dossiers ;
- MECO Officer : le responsable du Ministère de l'Economie qui signe les documents (accès de consultation) ;
- MECO User : les personnes du Ministère de l'Economie qui traitent les dossiers.

Il y aura des interfaces avec les systèmes suivants :

- TR.VEH : le registre national des véhicules afin de récupérer les informations sur les parcs de véhicules des entreprises (véhicules immatriculés ; respect des contrôles techniques ; respect du paiement des taxes)
- MM.AET : la banque de données sur les entreprises du Ministère de l'Economie (informations sur les entreprises de transports routiers et les gestionnaires de transports)
- RN.RPP : le registre national des personnes physiques (informations sur les gestionnaires de transports)

- PG.RAT : la banque de données sur les avertissements taxés de la Police grand-ducale (informations sur les sanctions infligées aux entreprises de transports ; échange avec ERRU)
- DO.CON : la banque de données sur les avertissements taxés de l'Administration des Douanes et Accises (informations sur les sanctions infligées aux entreprises de transports ; échange avec ERRU)
- JUCHA : l'application de l'Administration judiciaire (information sur les sanctions prononcées par les tribunaux à l'encontre d'entreprises de transports routiers ; échange avec ERRU)
- EUCARIS gateway : Le Luxembourg a choisi le système EUCARIS pour l'interconnexion avec le serveur ERRU de la Commission européenne
- CTIE Adobe LiveCycle : application nécessaire pour générer les documents au format pdf.

La figure 4 donne un aperçu fonctionnel des différentes opérations à réaliser au moyen de TR.ERR.

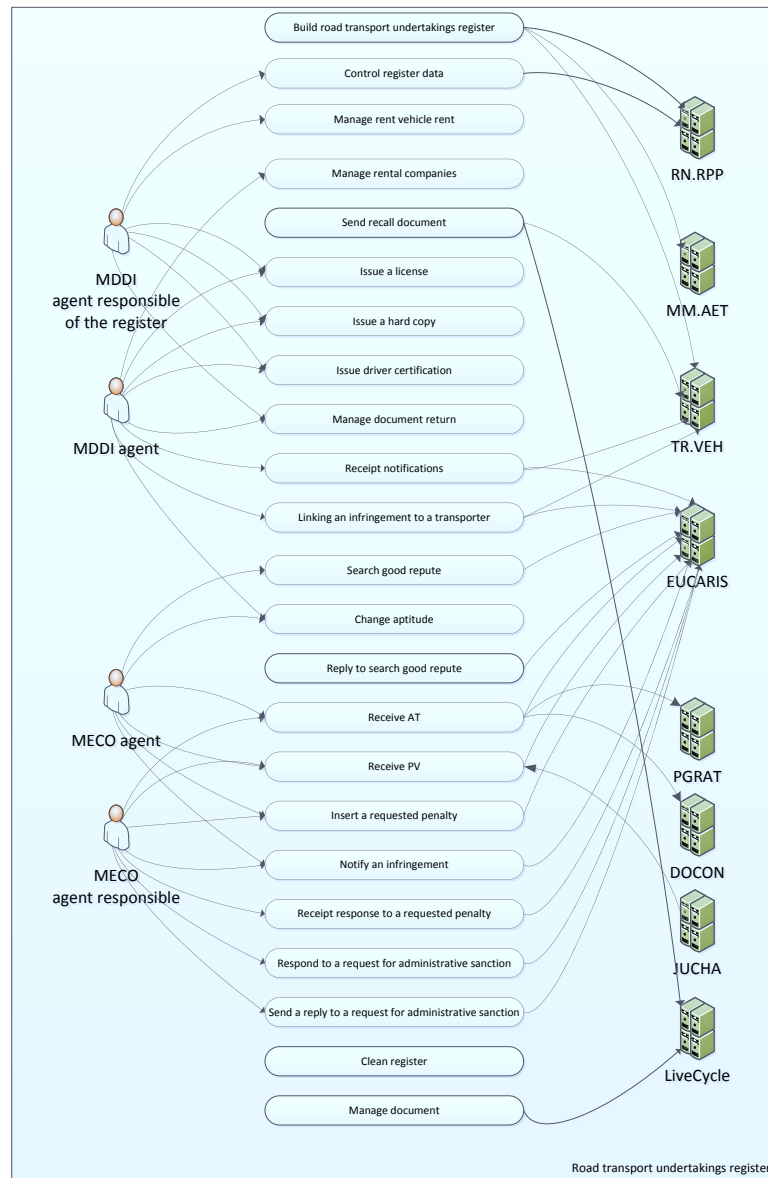


Figure 4 : aperçu fonctionnel

Exigences et contraintes

La figure suivante montre les exigences et contraintes pour la mise en place de la nouvelle banque de données.

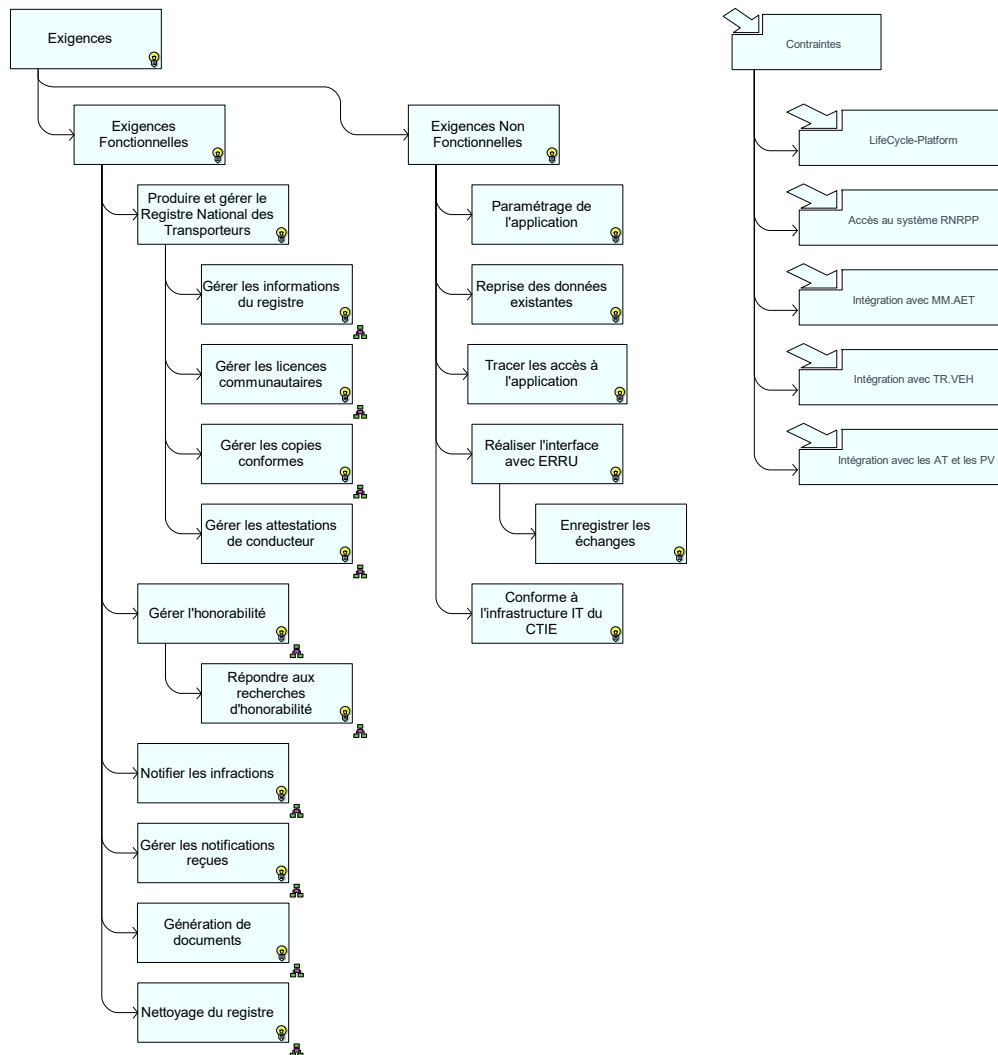


Figure 5 : exigences et contraintes

Liste des exigences fonctionnelles :

- **EF 1: Produire et gérer le Registre National des Transporteurs**

Le registre des transporteurs est construit sur base d'informations contenues dans différents systèmes :

- Le Ministère de l'Économie, qui délivre les autorisations d'établissement. Il se trouve ainsi à l'origine de la création d'une entreprise et dispose des informations de base concernant l'entreprise, le gestionnaire de transport et le certificat de capacité professionnel dont il dispose,
- La Société Nationale de Circulation Automobile, auprès de laquelle les sociétés de transport vont immatriculer leurs véhicules,
- Le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, qui délivre les licences communautaires et les copies conformes.

EF 1.1: Gérer les informations du registre

La Direction des transports routiers de la MDDI a besoin de tenir à jour une liste des entreprises pour gérer efficacement les échanges de courriers et documents avec les entreprises de transport de marchandises ou de voyageurs. Cette liste doit être une représentation fidèle de la situation réelle.

EF 1.2: Gérer les licences communautaires

Pour être autorisé à effectuer du transport international par route en Europe, les entreprises de transport doivent disposer d'une 'licence communautaire'. Le document original de cette licence est conservé au siège de l'entreprise.

La durée de validité de la 'licence communautaire' est généralement de 1 année pour les entreprises qui demandent cette licence pour la première fois et passe à 3 années de validité lorsque l'entreprise est bien établie et démontre une gestion correcte de son activité. D'autres durées de validité peuvent être décidées par décision motivée.

Lorsque l'échéance de la 'licence communautaire' approche, le MDDI invite l'entreprise à fournir les documents nécessaires au renouvellement de la licence en envoyant un courrier à l'entreprise. Ce courrier comprend, outre la lettre d'accompagnement, tous les documents nécessaires pré-rempli avec les données dont l'administration dispose.

EF 1.3: Gérer les copies conformes

La 'copie conforme' est un document qui doit être conservé à bord du véhicule qui effectue un transport. Ce document ne peut être obtenu que si l'entreprise dispose d'une licence communautaire valide.

La quantité de documents fournis à l'entreprise est au maximum un nombre déterminé par le nombre minimum des valeurs suivantes :

- le nombre de véhicules liés au montant de la garantie bancaire déposée à l'établissement de l'entreprise
- le nombre de véhicules immatriculés auprès de la SNCA, augmenté du nombre de véhicule en location et réduit par le nombre de véhicules donnés en location
- le nombre de conducteurs dont dispose l'entreprise

Dans les cas où le nombre de 'copies conformes' délivrées venait à dépasser le maximum autorisé, un courrier demandant de restituer les 'copies conformes' en excédant est adressé à l'entreprise.

La période de validité d'une 'copie conforme' ne peut pas dépasser la période de validité de la 'licence communautaire' pour laquelle elle est établie, ni la date de fin du contrat de location du véhicule pour lequel elle est délivrée.

EF 1.4: Gérer les attestations de conducteur

L' 'attestation de conducteur' est obligatoire pour tout conducteur ressortissant d'un pays non membre de l'Espace Economique Européen (Union européenne, Norvège, Liechtenstein, Islande) autre que la Suisse qui effectue un transport international de marchandises pour compte d'autrui au service d'une entreprise titulaire d'une licence communautaire, à l'exception de ceux ayant obtenus le statut de "résident de longue durée CE".

C'est l'entreprise qui effectue la demande d'une attestation pour le conducteur.

La durée de validité d'une 'attestation de conducteur' est de deux ans (maximum) ou limitée à la validité des documents produits lors de la demande.

- **EF 2: Gérer l'honorabilité**

Sur base des informations obtenues par différents acteurs, les autorités compétentes peuvent décider de prendre des sanctions administratives à l'encontre d'un transporteur. Cette sanction pouvant aller jusqu'à la déclaration d'inaptitude du gestionnaire de transport.

L'application doit donc permettre de modifier l'honorabilité d'un gestionnaire de transport en le déclarant "inapte".

EF 2.1: Répondre aux recherches d'honorabilité

Lorsqu'une recherche d'honorabilité est effectuée par un Etat membre et si cette recherche concerne le Grand-Duché de Luxembourg, une recherche sera alors adressée au système par la plate-forme ERU.

De manière automatique, la recherche est effectuée dans la liste des transporteurs du registre, la réponse est ensuite envoyée à la plate-forme ERRU.

- **EF 3: Notifier les infractions**

L'application doit permettre l'enregistrement des infractions mineures, graves, très graves et les plus graves dans le registre ERRU.lu. Ces infractions proviennent de différents acteurs locaux : Douanes, Police Grand-Ducale, ... ou d'acteurs étrangers en provenance des autres Etats membres.

L'application enregistre dans la base de données les infractions des transporteurs dont l'entreprise est établie au Grand-Duché de Luxembourg, quelle que soit leur provenance (Etat Membre ou locale). Les infractions commises par les transporteurs européens étrangers et constatées par les organes de contrôle luxembourgeois sont transmis vers les Etats membres où ils sont établis après avoir indiqué si une sanction administrative est demandée. Il appartient au registre établi dans l'Etat membre où est établie l'entreprise d'enregistrer les notifications d'infractions envoyées par les autres Etats membres.

- **EF 4: Gérer les notifications reçues**

L'application doit permettre de gérer les notifications reçues et les sanctions éventuellement demandées par les autres Etats membres à l'encontre des transporteurs établis au Grand-Duché de Luxembourg.

Lorsqu'un Etat membre constate une infraction commise par un véhicule appartenant à une entreprise de transport établie au Grand-Duché de Luxembourg, et que la sanction est prononcée, un message est transmis, au travers de la plate-forme ERRU, au système à mettre en place dans le cadre du projet. A ce message une demande de sanction administrative de la part des autorités compétentes luxembourgeoises peut être demandée.

Ce message est enregistré dans le registre TR.ERR et un accusé réception est retourné à destination de la plate-forme ERRU.

A l'issue de la décision sur l'application ou non de la demande la sanction administrative, un message de réponse est retourné à l'Etat Membre demandeur.

- **EF 5: Génération de documents**

L'application aura à générer divers documents :

- des lettres
- les documents métier, licences communautaires, copies conformes, attestations de conducteur
- des listes à usage interne.

Ces documents pourront être générés :

- automatiquement par l'application et adressés aux agents par courrier électronique
- ou manuellement, au travers de l'application.

- **EF 6: Nettoyage du registre**

Après une certaine période de rétention, les données du système sont supprimées.

Différentes périodes de rétention sont définies selon que les données sont liées au registre des transporteurs, aux infractions commises, aux données binaires ou aux informations de logging :

- 10 ans pour les informations relatives aux entreprises de transports,
- 2 ans pour les données échangées via ERRU,
- 3 ans pour les données de journalisation.

Liste des exigences non fonctionnelles :

- **ENF 1: Paramétrage de l'application**

Il est souhaitable que certains paramètres de l'application soient configurables en vue de l'adapter facilement d'un environnement à l'autre (TEST, PROD, ...) et rendre les tests plus aisés. (par exemple: les URLs utilisées pour les web services, les adresses mails,)

- ENF 2: Reprise des données existantes

Le MDDI dispose déjà d'une base de données pour gérer la liste des licences communautaires, copies conformes, autorisations de conducteurs délivrées ainsi que certaines informations complémentaires concernant les entreprises (nombre de véhicules, de chauffeurs, véhicules loués, ...). Ces données seront à reprendre dans le registre.

- ENF 3: Tracer les accès à l'application

Cette exigence va produire un log d'audit des accès aux informations traitées par l'application du Registre des Transporteurs. Ceci concerne notamment les accès aux services du Registre des transporteurs, TR.VEH, AT PGD, DOCON, JUCHA, RNPP, MM.AET et répond à un souci de sécurité et traçabilité.

- ENF 4: Réaliser l'interface avec ERRU

L'interface avec le système ERRU définie par la Commission Européenne offre deux options : utiliser le « ERRU central Hub » ou la plate-forme « EUCARIS ». L'option choisie par le Luxembourg pour réaliser la liaison à la plateforme ERRU est le système EUCARIS (peer-to-peer).

Un gateway permet de dialoguer avec EUCARIS et permettra à l'application d'échanger les messages avec la plate-forme ERRU.

ENF 4.1: Enregistrer les échanges

Pour permettre le contrôle du bon fonctionnement du système, tous les messages échangés avec la plateforme ERRU seront enregistrés avec la réponse obtenue ou, le cas échéant, l'erreur produite.

- ENF 5: Conforme à l'infrastructure IT du CTIE

Le projet sera développé en respectant les standards du CTIE.

Liste des contraintes.

- C01: LiveCycle-Platform

Cette contrainte consiste à la nécessité d'utiliser la plate-forme LiveCycle afin de générer les PDF.

- C02: Accès au système RNRPP

Le projet devra tenir compte des aspects légaux et techniques associés à l'accès au RNRPP (registre national des personnes physiques). Cet accès s'effectue via un web-service.

- C03: Intégration avec MM.AET

L'accès au système MM.AET fixé avec le dossier d'architecture. Il s'agit un web-service qui permet à l'application MM.AET d'exposer les autorisations, modifications ou ajouts aux autorisations d'entreprise de transport de marchandises ou de voyageurs.

- C04: Intégration avec TR.VEH

L'accès au système TR.VEH utilise des transactions CICS. Un web-service expose la transaction CICS qui sera alors appelée par le Registre des transporteurs.

- C05: Intégration avec les AT et les PV

Les systèmes PGRAT et DOCON envoient les avertissements taxés s'il y en a. Le système JUCHA envoie les sanctions prononcées par les tribunaux.

Une solution technique devra être mise en place afin d'obtenir ces informations qui nécessitent d'être enregistrés et transférés vers la plate-forme ERRU.

Architecture applicative

Le modèle ci-dessous représente l'architecture applicative dans lequel le système du Registre des Transporteurs sera déployé.

Le système TR.ERR

- reçoit du Ministère de l'économie (MECO) les entreprises de transport créées.
- reçoit de l'application DOCON utilisée par l'Administration des Douanes et Accises ou du système de la Police Grand-Ducale, les avertissements taxés qui ont fait l'objet d'un paiement.

Lorsque l'Administration des Douanes et Accises ou la Police Grand-Ducale dresse un procès-verbal (PV), il est transmis au parquet général. Le parquet décide de la suite à donner lors de la réception du PV et c'est la juridiction compétente qui décide de la condamnation. Lorsque la condamnation est devenue exécutoire, elle est inscrite au casier judiciaire, lequel dépend du parquet général. Le parquet général utilise l'application JUCHA pour gérer ses dossiers.

- consulte le Registre National, l'application TR.VEH pour les immatriculations et la SNCT concernant les véhicules, visés par les règlements CE 1072/2009 et 1073/2009, qui ne seraient pas en ordre de contrôle technique.
- répond aux requêtes d'honorabilité, et transmet ou reçoit les notifications d'infraction provenant, ou à destination de la plate-forme ERRU de la Commission Européenne.

La liaison vers la plate-forme ERRU de la Commission Européenne sera effectuée au travers du gateway EUCARIS, utilisé actuellement déjà dans le cadre de RESPER (RÉSeau PERmis de conduire). RESPER est un réseau établi au travers de l'Union européenne permettant d'échanger les informations concernant les permis de conduire.

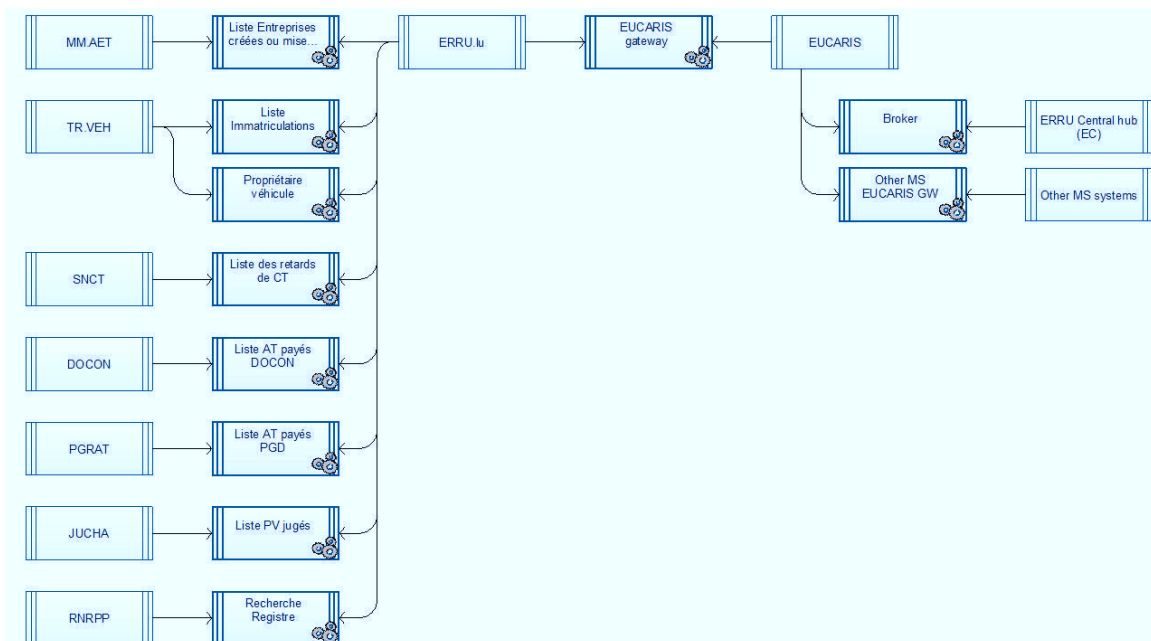


Figure 4 : architecture applicative

MMAET : L'application MMAET, du Ministère de l'Économie, utilisée pour gérer les demandes d'autorisation d'entreprise.

Liste Entreprises créées ou mises à jour : Le service web du MECO permet d'obtenir la liste des entreprises créées ou mise à jour par le Ministère de l'Économie et visées par les règlements CE 1072/2009 et 1073/2009.

ERRU.lu : nom provisoire donné au registre national luxembourgeois des entreprises de transports routiers. Cette application met à disposition des autres pays membres de l'Union Européenne les informations concernant le Registre des Transporteurs.

EUCARIS gateway : L'interface ERRU permet d'effectuer les échanges d'informations avec la plate-forme de la Commission Européenne au travers du gateway EUCARIS. Les messages échangés entre l'application ERRU.lu et le gateway EUCARIS répondent aux besoins énoncés dans les spécifications de la Commission Européenne sur le plan des données échangées.

EUCARIS : EUCARIS est une plate-forme d'échange de données entre les pays membres. Cette plate-forme fournit l'infrastructure et les logiciels nécessaires pour effectuer ces échanges.

TR.VEH : Le registre national des immatriculations des véhicules routiers. Cette application est notamment alimentée par la SNCA. Elle est utilisée pour connaître la liste des véhicules immatriculés par les entreprises de transport et retrouver le propriétaire d'un véhicule sur base de l'immatriculation à une date donnée.

Liste Immatriculations : Ce service web de l'application TR.VEH permet d'obtenir, pour une entreprise, la liste des immatriculations de véhicules visés par les règlements CE 1072/2009 et 1073/2009.

Broker : Le broker permet le transfert de messages ERRU avec les Etats membres qui utilisent le Central Hub de la Commission Européenne.

ERRU Central hub (EC) : Le système ERRU de la Commission Européenne.

Propriétaire véhicule : Ce service web de l'application TR.VEH permet d'obtenir le propriétaire d'un véhicule pour une immatriculation et une date donnée.

Other MS EUCARIS GW : Gateway pour les Etats membres utilisant le système EUCARIS.

Other MS systems : Le registre national des autres Etats membres connectés au réseau EUCARIS.

SNCT : L'application gérant les contrôles techniques de véhicules (actuellement Société Nationale de Contrôle Technique).

Liste des retards de CT : La SNCT fournit régulièrement la liste des véhicules visés par les règlements CE 1072/2009 et 1073/2009 qui sont en retard de contrôle technique.

DOCON : Application utilisée par l'Administration des Douanes et Accises.

Liste AT payés DOCON : Ce service envoie de manière régulière les avertissements taxés (AT) qui ont été payés par le contrevenant. Seuls les AT concernant les véhicules visés par les règlements 1071/2009, 1072/2009 et 1073/2009 sont envoyés à l'application ERRU.lu.

PGRAT : Application utilisée par la Police Grand-Ducale pour gérer les avertissements taxés.

Liste AT payés PGD : Ce service envoie de manière régulière les avertissements taxés (AT) qui ont été payés par le contrevenant. Seuls les AT concernant les véhicules visés par les règlements 1071/2009, 1072/2009 et 1073/2009 sont envoyés à l'application ERRU.lu.

JUCHA : Application utilisée par le parquet pour gérer ses dossiers.

Liste PV jugés : Ce service envoie de manière régulière les infractions à l'issue de la procédure judiciaire. Seuls les PV concernant les véhicules visés par les règlements 1071/2009, 1072/2009 et 1073/2009 sont envoyés à l'application ERRU.lu.

RNRPP : Registre National des personnes physiques.

Recherche Registre : Web services permettant d'effectuer les recherches dans le registre national.

Sécurisation

L'accès aux fichiers est sécurisé moyennant une authentification forte.

L'utilisation de TR.ERR ne sera possible que par accès sécurisé. Ainsi, chaque utilisateur doit disposer d'un certificat Luxtrust nominatif et un profil IAM.

Toutes les actions entreprises par les utilisateurs seront enregistrées. Pour chaque action, les données suivantes sont enregistrées :

- User identification
- Action type (Search, Insert, Update, Delete)
- System used (TR.ERR, TR.VEH, RN.RPP, EUCARIS web-service, LiveCycle, DO.CON, PG.RAT)
- Action parameters
- Number of results
- Timestamp of the call

Les personnes pouvant avoir accès au registre des transporteurs routiers sont les agents du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et du Ministère de l'Economie devant traiter les données du registre et les agents de contrôle spécialement habilités de la Police grand-ducale et de l'Administration des Douanes et Accises.

Relation avec d'autres textes

Le transfert de données judiciaires étant particulièrement sensibles, il est à relever que le projet de loi 6820 portant modification: 1) de la loi du 29 mars 2013 relative à l'organisation du casier et aux échanges d'informations extraites du casier judiciaire entre les Etats membres de l'Union européenne, 2) du Code d'instruction criminelle, 3) du Code pénal prévoit spécifiquement dans le futur article 7 de la loi du 29 mars 2013 que le bulletin 2 peut être transmis de façon automatique au Ministre en charge de la gestion et du fonctionnement du registre électronique national prévu à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 (système ERU).

Concernant les données disponibles auprès du Ministère de l'Economie, l'article 32 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales autorise une libre consultation en ligne de toutes les données relatives à l'autorisation d'établissement.

Rien ne s'oppose donc que le registre national des entreprises de transport par route consulte automatiquement ces données.

Avis de la Commission Nationale pour la Protection des Données

Il est tenu compte des observations formulées par la Commission Nationale pour la Protection des Données dans son avis du 23 mai 2016. Cet avis avait été demandé avant d'entamer la procédure législative.

Texte du projet de loi

Projet de loi portant création d'un registre électronique national des entreprises de transport par route

Art. 1^{er}. Au sens de la présente loi on entend par :

- a) entreprise de transports routiers : une entreprise ayant le transport routier comme activité principale ou accessoire ;
- b) gestionnaire de transport : la personne définie à l'article 4 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ;
- c) licence communautaire : la licence communautaire au sens de l'article 4 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route et de l'article 4 du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 ;
- d) copie conforme : la copie conforme au sens de l'article 4 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité et de l'article 4 du règlement (CE) n° 1073/2009 précité ;
- e) attestation de conducteur : l'attestation de conducteur au sens de l'article 5 du règlement (CE) n° 1072/2009 ;

- f) autorisation de transports bilatérale : autorisation de transport délivrée en vertu d'un accord bilatéral conclu entre le Luxembourg et un autre Etat ;
- g) autorisation de transports multilatérale : autorisation de transport délivrée en vertu d'un accord multilatéral dont le Luxembourg est partie signataire ;
- h) ERRU (Registre européen des entreprises de transport routier) : le système d'interconnexion des registres électroniques nationaux ;

Art. 2. (1) Le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après le « Ministre » tient un registre électronique des entreprises de transport par route aux fins de la gestion des entreprises de transports routiers et la délivrance et la gestion des autorisations de transports par route, ainsi que pour la mise en place et l'exploitation du registre électronique national des entreprises de transport par route prévu à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 précité.

(2) Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. délivrance et gestion des licences communautaires et des copies conformes telle que prévue à l'article 4 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité et à l'article 4 du règlement (CE) n° 1073/2009 précité ;
2. délivrance et gestion des attestations de conducteur telle que prévue à l'article 5 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ;
3. inscriptions des infractions et des retraits de licence communautaire ou de copies conformes telles que prévues à l'article 14 du règlement (CE) n° 1072/2009 et l'article 24 du règlement (CE) n° 1073/2009 ;
4. délivrance et gestion d'autorisations de transports bilatérales ou multilatérales ;
5. contrôles des entreprises de transports routiers ;
6. vérification de la capacité professionnelle et de l'honorabilité des gestionnaires de transport des entreprises de transports routiers ;
7. interconnexion avec les registres électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1071/2009 précité ;
8. échange d'informations sur les infractions visées à l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 1071/2009 précité.

Art. 3. Le Ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 3, lettre (n) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat a la qualité de sous-traitant.

Art. 4. Les données suivantes sont accessibles au public en vertu de l'article 16, paragraphe 2, alinéa 3 du règlement (CE) n° 1071/2009 :

- a) nom et forme juridique de l'entreprise de transports routiers ;
- b) adresse de son établissement ;
- c) nom des gestionnaires de transport désignés pour remplir les conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle ou, le cas échéant, nom d'un représentant légal ;
- d) type d'autorisation, nombre de véhicules qu'elle couvre et, le cas échéant, numéro de série de la licence communautaire et des copies conformes.

Art. 5. Dans la poursuite des finalités décrites à l'article 2, paragraphe 2, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :

1. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2 et 4, le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transports routiers :
 - désignation commerciale, forme juridique, numéro d'identification national, adresse, date de dissolution ;
2. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2, 4 et 6, le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir

les informations d'identification des gestionnaires de transport, des conducteurs et du personnel de bureau indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :

- noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;
3. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 3, 4, 5, 7 et 8, le fichier exploité par le ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les véhicules immatriculés au Luxembourg :
 - données nécessaires à l'identification des véhicules, propriétaire, détenteur, échéances contrôle technique et taxe sur les véhicules automoteurs.
 4. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2, 4, 5 et 7, du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :
 - entreprises de transports routiers : désignation commerciale, forme juridique, adresses, autorisations d'établissement, capacité financière ;
 - gestionnaires de transport : noms, certificat d'aptitude professionnelle, statut de l'aptitude ;
 5. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 3, 5, 6 et 8, du casier judiciaire, du fichier des personnes ayant subi un avertissement taxé en matière de circulation routière exploité par la Police grand-ducale et des fichiers Douane Contrôle et Douane Recouvrement des Avertissements taxés exploités par l'Administration des Douanes et Accises
 - infractions énumérées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 1071/2009 précité, sanctions, données relatives aux entreprises de transports routiers, gestionnaires de transport et conducteurs en infraction, véhicules utilisés, licence communautaire ou copie conforme, attestation de conducteur, autorisation bilatérale ou multilatérale ;

La consultation respectivement la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique.

Art. 6. Le responsable du traitement reçoit en outre communication des données relatives aux infractions commises par des entreprises de transports routiers luxembourgeoises envoyées par les registres électroniques nationaux ou les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, de l'Espace Economique Européen ou d'un Etat tiers participant au système ERRU en vertu d'un accord international entre cet Etat et l'Union européenne. Ces données sont enregistrées dans le registre dans le cadre des finalités décrites à l'article 5.

Art. 7. Le responsable du traitement peut communiquer les données contenues dans le registre aux registres électroniques nationaux des autres Etats participant au système ERRU. Cet échange se fait selon les dispositions du règlement (UE) n° 1213/2010 de la commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier.

Les données échangées sont celles fixées par le règlement (UE) n° 1213/2010 précité.

Art. 8. Les données suivantes peuvent être recueillies directement auprès de l'entreprise de transport

- 1) en vertu des demandes de licences communautaires, copies conformes et autorisations de transports bilatérales et multilatérales :
 - entreprise de transports routiers : désignation commerciale, numéro d'identification national, numéro de registre de commerce, autorisation d'établissement, adresse, numéros de téléphone et de fax, e-mail, heures d'ouverture, autorisations sollicités ;
 - gestionnaire de transport : noms et prénoms, numéro d'identification national, date de naissance, nationalité, pays de résidence, pays d'affiliation, certificat d'affiliation ;
 - personnel de l'entreprise : noms et prénoms, numéros d'identification national, nationalité, pays de résidence, pays d'affiliation, emploi ;
 - véhicules loués : immatriculation, loueur, contrat de location
- 2) en vertu des demandes d'attestations de conducteur :
 - entreprise de transports routiers : désignation commerciale, numéro d'identification national, numéro de licence communautaire, adresse ;

- conducteur visé : noms et prénoms, numéro d'identification national, adresse, date, lieu et pays de naissance, nationalité, copies d'une pièce d'identité, du permis de conduire, du certificat de formation de conducteur professionnel, du certificat d'aptitude médical, du certificat d'affiliation et du contrat de travail.

Art. 9. (1) L'entreprise de transports routiers, dont les données sont utilisées dans le registre, doit être informée de la nature des informations contenues dans le registre et de la finalité du traitement des données.

L'entreprise de transports routiers titulaire d'une attestation de conducteur doit informer son conducteur de la nature des informations contenues dans ce registre le concernant et de la finalité du traitement des données.

(2) Le gestionnaire de transport dont les données sont utilisées dans le registre doit être informé de la nature des informations contenues dans ce registre et de la finalité du traitement des données.

(3) Les entreprises de transports routiers et les gestionnaires de transport peuvent demander au Ministre une copie des données les concernant.

Ils peuvent demander la rectification ou l'effacement de données qui sont incomplètes ou inexactes.

Ils peuvent s'opposer, pour des raisons impérieuses et légitimes, au traitement des données les concernant. En cas d'opposition justifiée, le traitement ne peut plus porter sur ces données.

Art. 10. Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2 et 4, l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.

Art. 11. Dans le cadre de la finalité visée par l'article 2, paragraphe 2, point 1, le Ministre est autorisé à communiquer les données à caractère personnel suivantes au Centre Commun de la Sécurité Sociale afin de faire vérifier l'affiliation des gestionnaires de transport et du personnel à la sécurité sociale :

- nom, adresse, numéro d'identification national et numéro de licence communautaire de l'entreprise de transport,
- noms, numéro d'identification national, date de naissance, nationalité, pays de résidence et pays d'affiliation des gestionnaires de transport et du personnel de l'entreprise de transport.

Dans le cadre de la finalité visée par l'article 2, paragraphe 2, point 2, le Ministre est autorisé à communiquer une copie de la demande d'une attestation de conducteur à l'Inspection du Travail et des Mines contenant les données à caractère personnel suivantes afin de faire vérifier l'emploi légal des conducteurs originaires de pays tiers conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 1072/2009 :

- nom, adresse, numéro d'identification national et numéro de licence communautaire de l'entreprise de transport,
- noms, numéro d'identification national, domicile, lieu et date de naissance, nationalité, pièce d'identité, permis de conduire, certificat de formation professionnelle, certificat d'aptitude médicale, certificat d'affiliation à la sécurité sociale et contrat de travail des conducteurs originaires de pays tiers.

L'Inspection du Travail et des Mines informe le Ministre du résultat de son examen en vue de la délivrance ou non d'une attestation de conducteur.

Art. 12. Les données contenues dans le registre sont conservées pendant dix ans.

Par dérogation à l'alinéa premier, les données d'une entreprise en relation avec la suspension ou le retrait de sa licence communautaire sont supprimées deux ans après l'expiration de la suspension ou du retrait de la licence communautaire.

Les données concernant une personne déclarée inapte à exercer la profession de transporteur par route sont conservées aussi longtemps que son honorabilité n'a pas été rétablie. Elles sont supprimées au moment où la décision de réhabilitation prend effet.

Art. 13. Les supports informatiques ou autres contenant des données à caractère personnel sont conservés dans un lieu sûr dont l'accès est sécurisé.

Le ministre prend toutes les mesures pour assurer la confidentialité et la sécurité des données conformément aux articles 21 à 23 de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée.

Art. 14. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution

à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi ou à consulter le registre dans le cadre de l'exécution de leurs missions légales en relation avec les finalités visées par l'article 2, paragraphe 2, points 5 et 6.

Art. 15. Le système informatique par lequel l'accès ou le traitement des données à caractère personnel sont opérés doit être aménagé de la manière suivante :

- l'accès aux fichiers est sécurisé moyennant une authentification forte ;
- tout traitement des données reprises dans les fichiers de données à caractère personnel qui sont gérés par le ministre ayant les transports dans ses attributions ou auxquels le ministre a accès, ainsi que toute consultation de ces données, ne peut avoir lieu que pour un motif précis qui doit être indiqué avec l'identifiant numérique personnel de la personne qui y a procédé. Le motif, la date et l'heure de tout traitement ou consultation ainsi que l'identité de la personne qui y a procédé doivent pouvoir être retracées dans le système informatique mis en place ;
- les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de trois ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

Commentaire des articles

Ad. art. 1^{er}.

Définitions.

Ad. art. 2.

Le paragraphe 1^{er} énumère les deux parties que couvre la banque de données à mettre en place :

- la gestion des entreprises de transports routiers et des autorisations de transports routiers ;
- le registre électronique national au sens de l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009.

Il s'agit de différentes obligations légales imposées par des règlements communautaires ou, dans le cas des autorisations bi- et multilatérales, des accords bi- ou multilatéraux.

Le paragraphe 2 énumère les différentes finalités des données à traiter. Les finalités 1 à 5 sont liées à la gestion des entreprises et autorisations, tandis que les finalités 6 à 8 sont liées au registre électronique national prévu par le règlement (CE) n° 1071/2009.

Ad. art. 3.

Cet article définit le Ministre ayant les transports dans ses attributions comme responsable du traitement. Le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat (CTIE) est désigné comme sous-traitant en raison de ses attributions définies par la loi modifiée du 20 avril 2009 portant création du Centre des technologies de l'information de l'Etat.

Ad. art. 4.

L'article 16, paragraphe 2, alinéa 3, dernière phrase, du règlement n° 1071/2009 prévoit que certaines informations contenues dans le registre doivent être accessibles au public. S'agissant de données spécifiques aux entreprises et gestionnaires de transports, cet article assure une base légale pour la publication de ces données.

Ad. art. 5.

La plupart des données que doit contenir le registre existent déjà dans d'autres banques de données. Cet article crée la base légale pour que le registre électronique national des entreprises de transport par route puisse soit accéder à ces autres banques de données afin de reprendre, soit recevoir les données nécessaires pour les différentes obligations prévues à l'article 2, paragraphe 2.

La raison du besoin des données est indiquée par les différentes finalités.

La connexion au registre national des personnes morales et au registre national des personnes physiques est nécessaire pour la vérification et la complétion des données fournies par l'entreprise. En effet, les dossiers

introduits sont souvent incomplets ou contiennent des erreurs (de bonne et de mauvaise foi). Ces consultations sont effectuées manuellement par les agents traitant les dossiers.

Par la suite, une vérification automatique régulière devrait repérer des inconsistances avec les données dans le registre des entreprises de transports, comme p. ex. des changements d'adresse. Cette automatisation ne vise pas d'ajouter des données, mais d'assurer l'actualité des données, le cas échéant par une mise à jour. Ceci est fait uniquement pour les personnes physiques ou morales déjà contenues dans le registre.

La consultation manuelle du fichier des véhicules automobiles par les agents traitant les dossiers est nécessaire d'une part pour la vérification du parc de véhicules lors des demandes d'autorisations de la part des entreprises et des contrôles réguliers et d'autre part lors du traitement des données relatives aux infractions commises par les transporteurs luxembourgeois à l'étranger et communiquées par les autres Etats membres.

Une consultation automatique régulière permettra de détecter des augmentations ou diminutions dans le parc des véhicules qui peuvent avoir une conséquence sur le nombre d'autorisations auquel peut prétendre l'entreprise de transports routiers. Elle permettra aussi d'envoyer, le cas échéant, des avertissements aux entreprises en cas de non-respect des échéances de contrôle technique ou de non-paiement des taxes sur les véhicules automoteurs. Cette consultation automatique se fait uniquement pour les transporteurs contenus dans le registre national des entreprises de transport par route.

La connexion au registre des entreprises est nécessaire, d'une part, pour la bonne gestion des entreprises et des autorisations au Département des transports et, d'autre part, pour l'échange avec le système ERRU.

Ni les agents du Département des transports (manuellement) ni le registre national des entreprises de transport par route (automatiquement) ne peuvent effectuer activement des recherches dans le registre des entreprises. Le registre national des entreprises de transport par route est plutôt dépendant des informations lui envoyées par le registre des entreprises.

Après une première importation des entreprises classées comme entreprises de transport par route dans le registre national des entreprises de transport par route, il n'aura par la suite que des mises à jour. Ainsi, le registre national des entreprises de transport par route envoie un « appel » au registre des entreprises qui lui communique en retour les changements intervenus depuis le dernier « appel ». Ceci sont de nouvelles entreprises, des cessations d'activités ou des modifications dans les données des entreprises existantes (p.ex. changement de gérant, modification de la garantie bancaire, etc.).

La connexion au registre des entreprises est encore nécessaire pour vérifier si un gestionnaire dispose de la capacité professionnelle ou de l'honorabilité. En effet, si une personne désire devenir gestionnaire d'une entreprise de transports routiers dans un Etat membre, une demande automatique est envoyée aux registres des autres Etats membres en vertu de l'article 16 du règlement n° 1071/2009 pour y vérifier l'aptitude.

Le contrôle des données envoyées se situe du côté du registre des entreprises. Le rôle du registre national des entreprises de transport par route est passif en ce qu'il ne peut pas consulter le registre des entreprises et n'a pas d'influence sur les données qui lui sont envoyées.

Finalement, la connexion au casier et aux fichiers de la Police grand-ducale et de l'Administration des Douanes et Accises est nécessaire afin de déterminer quand un gestionnaire n'est plus apte. Par ailleurs, les infractions commises par des transporteurs étrangers doivent être communiquées via le système ERRU aux Etats membres d'établissement de ces transporteurs en vertu des règlements n° 1072/2009 et n° 1073/2009.

Tout comme pour le registre des entreprises, une consultation active n'est pas possible. Le registre national des entreprises de transport par route lance régulièrement un « appel » à ces banques de données pour recevoir les informations nouvelles depuis son dernier « appel ». Le contrôle des données se situe du côté du casier et des banques de données des avertissements taxés. Ainsi, l'identification des dossiers et des sanctions à communiquer au registre national des entreprises de transport par route appartient aux opérateurs de ces banques de données. Ils déterminent aussi le moment quand ces informations sont communiquées, en l'occurrence quand les affaires sont terminées.

Cet échange de données est automatisé afin d'éviter de devoir prévoir des consultations manuelles par les agents du Département des transports ou du Ministère de l'Economie dans le casier et les banques de données des avertissements taxés. L'automatisation est encore nécessaire, alors que ni le Département des transports, ni le Ministère de l'Economie n'a autrement connaissance des infractions commises par les entreprises de transport routier et ne sauraient donc demander manuellement les informations nécessaires relatives à ces infractions au Parquet, la Police grand-ducale ou l'Administration des Douanes et Accises.

La communication des données relatives aux infractions et sanctions est absolument nécessaire pour que le Luxembourg puisse remplir ses obligations relevant de l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1071/2009.

Ad. art. 6.

Parmi les données échangées via système ERRU sont les données relatives aux infractions commises par les entreprises de transport routier. Ces données seront normalement envoyées via les banques de données des Etats membres connectés au serveur ERRU de la Commission européenne, mais peuvent aussi l'être via les points de contact nationaux (administration et/ou personne désignées par les Etats membres afin de faire la liaison avec les points de contact nationaux des autres Etats membres).

L'article 6 vise à donner une base légale afin que les données communiquées par les autres Etats membres puissent être incluses dans le registre luxembourgeois.

Etant donné que le règlement n° 1071/2009 est un « texte présentant de l'intérêt pour l'EEE », il est nécessaire de prévoir non seulement les Etats membres de l'Union européenne, mais aussi de l'Espace Economique Européen. De plus, l'Union européenne a conclu un accord bilatéral avec la Suisse en vertu duquel la Suisse est obligée de reprendre la plupart de la législation européenne en matière de transport terrestre, de sorte qu'il est nécessaire de prévoir aussi les pays avec lesquels l'Union européenne a conclu un accord bilatéral afin de couvrir tous les Etats qui peuvent participer au système ERRU.

Ad. art. 7.

La finalité du système ERRU étant l'échange de données, il y a lieu de donner une base légale nationale à cet échange.

L'échange doit se faire selon les règles établies par le règlement n° 1213/2010 de la Commission. Les données échangées sont toutes les données et rien que les données prévues par ce règlement.

Cet échange ne se fera pas automatiquement entre les différents registres nationaux, mais nécessitera l'intervention d'un agent opérant l'envoi des données ou le traitement des données reçues.

Ad. art. 8.

Un prérequis pour l'établissement d'une licence communautaire ou l'attribution d'autorisations bi- ou multilatérales par le ministre est que l'entreprise de transport routier fasse une demande. L'entreprise devra communiquer dans cette demande certaines informations relatives à l'entreprise, son gestionnaire, son personnel et son parc de véhicules. Elle doit également indiquer quelles autorisations elle sollicite. En vertu de cet article ces données peuvent être demandées directement à l'entreprise de transport.

Il s'agit d'informations devant permettre l'identification de l'entreprise, du gestionnaire et du personnel ainsi que des données nécessaires pour la communication avec l'entreprise ou encore en vertu d'éventuels contrôles à effectuer par les organes de contrôles (Police grand-ducale, Administration des Douanes et Accises, Inspection du Travail et des Mines).

Ces données doivent aussi permettre de vérifier que l'entreprise ne fasse pas de la concurrence déloyale, p.ex. en utilisant des chauffeurs non affiliés à la sécurité sociale.

Il n'est demandé que les informations strictement nécessaires. Ainsi, il est p. ex. fait abstraction de l'adresse du gestionnaire et des chauffeurs, celle-ci n'étant pas nécessaire.

Pour l'entreprise de transports routiers sont visées les données d'identification, l'autorisation d'établissement documentant l'accès à la profession, les coordonnées pour pouvoir utilement communiquer avec l'entreprise, les heures d'ouverture au cas où un contrôle devrait être effectué et évidemment les autorisations que l'entreprise sollicite.

Pour le gestionnaire de transport sont visées les données d'identification et les données nécessaires pour vérifier l'affiliation à la sécurité sociale, la non-affiliation étant un élément de concurrence déloyale pour évitement de coûts.

La même chose vaut pour le personnel. Ici, la nationalité est en plus nécessaire pour identifier les chauffeurs originaires de pays tiers nécessitant une attestation de conducteur. La nature de l'emploi est nécessaire afin qu'uniquement les chauffeurs soient pris en compte lors de la détermination du nombre maximal de copies conformes possibles (le plus petit nombre de garantie bancaire, nombre de véhicules, nombre de chauffeurs).

Pour les véhicules, il n'est nécessaire que de demander le détail des véhicules loués, alors que les véhicules appartenant à l'entreprise ou pris en leasing sont immatriculés au nom de l'entreprise et peuvent être vérifiés directement par l'accès au fichier des véhicules automoteurs sur base de l'article 5, alinéa 1, point 5.

Pour les attestations de conducteur, les entreprises doivent fournir un dossier avec plus de détails, notamment du conducteur concerné. Etant donné que l'attestation de conducteur vise à attester l'emploi légal et correct du chauffeur originaire d'un pays tiers, tous les aspects doivent être vérifiés rendant nécessaire une multitude d'informations et de documents afin de pouvoir attester l'emploi correct et inscrire toutes les informations sur l'attestation de conducteur prévues par le règlement n° 1072/2009.

Ad. art. 9.

L'article 17 du règlement n° 1071/009 prévoit le droit d'information et l'accès aux données par les personnes concernées.

Cet article règle ces informations et accès.

A noter que l'attestation de conducteur est un document qui est demandé par l'entreprise de transports et délivré à l'entreprise de transports. C'est elle qui en est le titulaire. L'attestation n'est que mise à disposition du chauffeur par l'entreprise. Pour cette raison, il est prévu que l'entreprise doit passer l'information à son chauffeur concernant les données dans le registre et la finalité du traitement.

Ad. art. 10.

Cet article stipule le principe de proportionnalité lors du traitement des données. Il précise en particulier qu'en cas de demande d'une licence communautaire, de copies conformes (supplémentaires), d'une attestation de conducteur ou d'autorisations bi- ou multilatérales, un traitement n'est possible que si l'entreprise a formulé une demande afférente. Une fois qu'une demande a été faite, un traitement régulier est nécessaire pour vérifier si les conditions sont toujours remplies ou encore en cas de contrôle de l'entreprise par les organes de contrôles.

Ad. art. 11.

Les chauffeurs de poids lourds et d'autobus/autocars sont des travailleurs mobiles et il est assez souvent difficile de déterminer dans quel Etat membres ils doivent être affiliés à la sécurité sociale. La législation européenne ne prévoit pas règles spéciales pour les chauffeurs internationaux. Il convient dès lors de vérifier si les chauffeurs sont correctement affiliés, voire du tout affiliés. En pratique, le ministre n'adresse une demande au Centre Commun de la Sécurité Sociale qu'en cas de doute.

De leur côté, les gestionnaires de transport sont souvent gestionnaires dans plusieurs entreprises et dans de nombreux cas ils le sont dans une ou plusieurs entreprises luxembourgeoises et dans une ou plusieurs entreprises étrangères. De plus, ils sont souvent indépendants.

Tricher sur les coûts de sécurité sociale peut revenir à un acte de concurrence déloyale. Dans les derniers 15 ans, cela été largement éliminé par un meilleur contrôle.

Concernant les conducteurs originaires de pays tiers, il est nécessaire de communiquer le dossier de demande d'une attestation de conducteur à l'Inspection du Travail et des Mines. En effet, cette attestation atteste que le conducteur est employé conformément aux dispositions européennes et nationales en vigueur. Or, si le ministre ayant les transports dans ses attributions établit cette attestation, ses compétences ne lui permettent pas d'analyser le volet « travail » du dossier, d'où la nécessité de transmettre le dossier à l'ITM.

Ad. art. 12.

Cet article fixe la durée de conservation des données. Il est tenu compte des dispositions de l'article 16, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1071/2009.

Afin d'éviter qu'une entreprise ne soit complètement rayée du registre deux ans après la fin d'une suspension ou d'un retrait de la licence communautaire, ce qui reviendrait *de facto* à un retrait automatique de toutes les autorisations, il est précisé que ce sont les données en relation avec cette sanction qui doivent être supprimées.

La durée de conservation des données est inscrite dans la loi, suivant en cela l'avis de la Commission Nationale pour la Protection des Données qui considère qu'une communication par voie de notification, à l'instar du secteur privé, n'est pas suffisante.

Ad. art. 13 à 15.

Ces articles concernent la sécurisation du registre et des données. Il est fait référence aux articles afférents de la loi du 2 août 2002.

L'accès doit notamment être sécurisé par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Toutes les opérations doivent être enregistrées dans un journal qui doit être conservé pendant trois ans.

FICHE FINANCIÈRE

Avant-projet de loi portant création d'un registre électronique national des entreprises de transport par route

Le présent avant-projet de loi prévoit la création du registre électronique national prévu à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

Le coût de la mise en place du registre a été arrêté à 161.400 EUR, dont 41.400 EUR pour l'assistance à la maîtrise d'ouvrage et 120.000 EUR pour le développement du système.

Le coût d'exploitation annuel est estimé à 24.000 EUR pour la maintenance du système.

Ces montants sont imputés au budget CTIE.

Il n'y a pas de besoins supplémentaires ni en personnel, ni en matériel informatique aux ministères concernés, à savoir le Ministère du Développement durable et des Infrastructures et le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur.