

DECISION
du Comité de Ministres Benelux
relative à l'échange transfrontalier de données concernant
la classification par niveau de risque pour l'inspection du transport routier

M (2017) 5

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 6, alinéa 2, sous a), du Traité instituant l'Union Benelux, lu en combinaison avec l'article 4 dudit Traité et avec les droits et obligations découlant de l'article 86, alinéa 1^{er}, du Traité instituant l'Union économique Benelux signé le 3 février 1958,

Vu le plan d'action du Comité de direction Benelux « Communications et transports » du 20 octobre 2016, établi conformément à l'article 7 de la décision M (2014) 13 du Comité de Ministres Benelux établissant un régime transitoire concernant la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier,

Considérant que divers actes juridiques arrêtés dans le cadre de l'Union européenne (UE) déterminent les données minimales à reprendre dans les systèmes de classification par niveau de risque visés à l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil,

Considérant que la décision M (2014) 13 souligne entre autres l'importance d'une uniformisation plus approfondie de la mise en œuvre du contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE en matière de transports routiers de marchandises et de personnes, d'un rapprochement des systèmes de classification par niveau de risque susvisés et de l'échange d'informations relatives aux pratiques de contrôle et d'application des pays du Benelux,

Considérant l'opportunité de réaliser ces objectifs en créant un cadre pour l'échange entre les pays du Benelux des données reprises dans les systèmes de classification par niveau de risque précités, tout en garantissant un niveau élevé de protection des données à caractère personnel et en tenant compte des particularités de chacun des pays du Benelux,

Considérant l'intention de procéder graduellement à un échange automatisé de telles données et de l'élargir ensuite dans la mesure du possible aux autres Etats membres de l'UE en vue de contrôles plus ciblés, et ce afin d'accroître la sécurité routière et de promouvoir des conditions de travail et de concurrence égales dans le secteur du transport routier,

A pris la présente décision :

Article premier. Définitions

Aux fins de l'application de la présente décision, on entend par :

- a) « Directive 2006/22/CE » : la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil ;
- b) « Règlement (CE) n° 1071/2009 » : le 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) « Directive 2014/47/UE » : la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE ;
- d) « Système de classification par niveau de risque » : un système de classification par niveau de risque mis en place par un pays du Benelux conformément à l'article 9 de la directive 2006/22/CE ;
- e) « Autorité compétente » : toute autorité qui, en vertu de la répartition interne des compétences, est responsable dans un pays du Benelux de l'enregistrement des données dans le système de classification par niveau de risque de ce pays et de la communication de ces dernières aux autorités chargées de la mise en œuvre du contrôle et de l'application de la réglementation en matière de transport routier des marchandises et des personnes.

Article 2. Fourniture de données

1. Conformément aux modalités fixées aux articles 4 à 6, les autorités compétentes des pays du Benelux se fournissent mutuellement les données suivantes reprises dans leur propre système de classification par niveau de risque :

- a) A partir de la date visée à l'article 9, alinéa 2, de la présente décision : les données concernant les infractions visées à l'annexe III de la directive 2006/22/CE ;
- b) A partir d'une date fixée par le Conseil Benelux :
 - i. Les données concernant les infractions visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009 ;
 - ii. Les données visées à l'article 6 de la directive 2014/47/UE, mais pas avant le 20 mai 2019 ;
 - iii. Les données dont d'autres actes juridiques arrêtés dans le cadre de l'Union européenne imposent qu'elles soient reprises dans le système de classification par niveau de risque ;
 - iv. Les profils de risque des entreprises qui découlent du système de classification par niveau de risque.

Le Conseil Benelux détermine, conformément à l'article 12, sous c), du Traité instituant l'Union Benelux, lesquelles de ces données seront échangées à partir de quelle date conformément à la présente décision. Un avis y relatif sera publié au Bulletin Benelux.

2. Les données visées à l'alinéa 1^{er} peuvent comprendre des données concernant des infractions qui ne sont pas encore devenues définitives, si de telles données sont reprises dans le système de classification par niveau de risque du pays du Benelux concerné.

3. Les données visées à l'alinéa 1^{er} peuvent, le cas échéant, être accompagnées d'autres données reprises dans le système de classification par niveau de risque, telles les données qui confirment qu'une entreprise contrôlée a respecté les prescriptions concernées ou qui apportent une indication plus précise sur le profil de risque d'une entreprise, en ce qui concerne le respect des prescriptions concernées.

Article 3. Utilisation des données reçues

1. Conformément aux modalités fixées aux articles 4 à 6, les autorités compétentes des pays du Benelux peuvent reprendre les données reçues en vertu de l'article 2 en tout ou en partie dans leur propre système de classification par niveau de risque en vue de contrôles plus ciblés des entreprises tels que visés à l'article 9 de la directive 2006/22/CE, à l'article 12 du règlement (CE) n° 1071/2009, à l'article 6 de la directive 2014/47/UE ou dans les actes juridiques visés à l'article 2, alinéa 1^{er}, sous b), point iii), de la présente décision.

2. Les données visées à l'article 2, alinéa 2, de la présente décision ne peuvent pas servir à l'appréciation de l'honorabilité d'une entreprise conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009.

3. Les autorités compétentes ne peuvent pas utiliser les données reçues en vertu de l'article 2 de la présente décision à d'autres fins ni communiquer ces données à d'autres autorités que celles qui sont chargées de l'exécution des contrôles visés à l'alinéa 1^{er} ci-dessus.

Article 4. Protection des données à caractère personnel

Le traitement des données à caractère personnel en application de la présente décision s'effectue en stricte conformité avec les dispositions des actes juridiques suivants adoptés dans le cadre de l'Union européenne et les dispositions arrêtées en exécution de ceux-ci dans l'ordre juridique interne du pays du Benelux concerné :

- a) La directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, jusqu'au 24 mai 2018 inclus ;
- b) Le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), à compter du 25 mai 2018 ;
- c) L'article 17 du règlement (CE) n° 1071/2009.

Article 5. Obligations européennes

1. Les dispositions de la présente décision n'affectent pas les obligations des pays du Benelux concernant l'échange transfrontalier des données relatives :

- a) Aux infractions et sanctions visées à l'article 22, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ;
- b) Aux infractions aux dispositions du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

2. L'échange des données visées à l'article 2, alinéa 1^{er}, sous b), point i), de la présente décision s'effectue conformément aux dispositions de l'article 18 du règlement (CE) n° 1071/2009.

3. L'échange des données visées à l'article 2, alinéa 1^{er}, sous b), point ii), de la présente décision s'effectue conformément aux dispositions des articles 6, 17 et 18 de la directive 2014/47/UE.

4. La présente décision ne dispense pas les pays du Benelux d'autres obligations en vertu du droit de l'UE ou d'autres obligations internationales.

Article 6. Autorisations particulières

1. Si la fourniture de certaines données visées à l'article 2 ou leur usage conformément à l'article 3 ne sont permis dans un pays du Benelux en vertu d'une législation au sens formel qu'après une autorisation préalable par une décision judiciaire ou par une décision d'une autre autorité que l'autorité compétente concernée, la fourniture ou l'usage des données concernées ne sont possibles qu'après que l'autorité compétente concernée a obtenu une telle autorisation.

En pareil cas, l'échange de données s'effectue en outre, le cas échéant, dans le respect des conditions légales liées à l'autorisation.

2. Dans les cas visés à l'alinéa 1^{er} ci-dessus, les autorités compétentes s'efforcent d'accélérer l'obtention des autorisations requises pour l'échange de données.

3. Si l'échange d'une ou plusieurs catégories des données visées à l'article 2 nécessite, sur une base structurelle, une autorisation préalable visée à l'alinéa 1^{er} ci-dessus, laquelle ne peut être accordée qu'au cas par cas, l'autorité compétente concernée peut renoncer à la fourniture de ces données conformément à la présente décision.

En pareil cas, l'autorité compétente notifie au Secrétariat général Benelux les catégories de données concernées, ainsi que les dispositions légales applicables concernant l'autorisation préalable requise. Le Secrétariat général Benelux communique ces informations aux autres pays du Benelux.

Article 7. Echange automatisé de données

1. Les pays du Benelux tendent à ce que l'échange de données en exécution de la présente décision s'effectue de manière automatisée au moyen de plateformes existantes pour l'échange automatisé d'informations auxquelles les pays du Benelux ont accès.
2. L'utilisation des plateformes visées à l'alinéa 1^{er} pour l'exécution de la présente décision tient compte de la nécessité d'une interconnexion avec le système appelé « *European Register of Road Transport Undertakings* » (Registre européen des entreprises de transport routier), connu sous le nom ERRU, en ce qui concerne l'échange des données visées à l'article 2, alinéa 1^{er}, sous b), points i) et ii), de la présente décision, de même qu'en ce qui concerne d'autres données visées à l'article 2, alinéa 1^{er}, de la présente décision, lorsque l'utilisation de l'ERRU est prescrite à cette fin.
3. En attendant l'échange automatisé des données par le canal des plateformes visées à l'alinéa 1^{er}, l'échange de données en exécution de la présente décision s'effectue par les moyens de communication existants des autorités compétentes, dans la mesure du possible.

Article 8. Relations extérieures

1. Les pays du Benelux s'efforcent de conclure des accords avec d'autres États ou entités en vue de l'échange de données avec le plus d'États membres possible de l'Union européenne selon les modalités de la présente décision.

A l'appui de ces efforts, le Secrétariat général Benelux entretient des relations extérieures appropriées conformément à l'article 27 du Traité instituant l'Union Benelux.

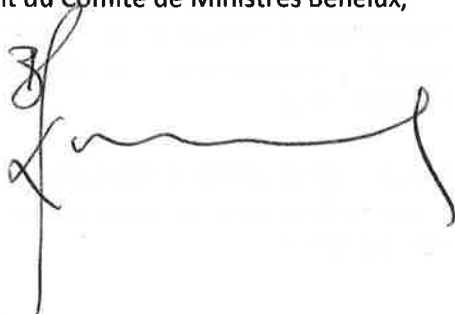
2. Le cas échéant, ces accords sont conclus conformément à l'article 26 du Traité instituant l'Union Benelux ou dans le cadre du Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège le 3 octobre 2014.
3. Pour l'utilisation des plateformes visées à l'article 7 de la présente décision, les accords susvisés peuvent prévoir, le cas échéant, le paiement aux pays du Benelux d'une contribution déterminée dans les coûts exposés initialement par les pays du Benelux à cette fin.

Article 9. Entrée en vigueur et exécution

1. La présente Décision entre en vigueur le jour de sa signature.
2. Les pays du Benelux mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions de la présente décision au plus tard endéans un an à compter de de l'entrée en vigueur de la présente décision.
3. Lorsque les pays du Benelux fixent les dispositions visées au deuxième alinéa, la présente décision est mentionnée dans les dispositions elles-mêmes ou lors de leur publication officielle.
4. En ce qui concerne l'automatisation visée à l'article 7 de la présente décision, les pays du Benelux s'efforcent de réaliser celle-ci au plus tard endéans les deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente décision.
5. Si l'exécution opérationnelle de la présente décision donne lieu à des difficultés pratiques d'ordre structurel, en particulier en ce qui concerne l'utilisation effective des données reçues ou les cas visés à l'article 6, alinéa 3, ces difficultés font l'objet d'une concertation entre les pays du Benelux dans le cadre d'un groupe de travail visé à l'article 12, sous b), du Traité instituant l'Union Benelux et le Conseil Benelux fait au besoin des propositions utiles à cet égard au Comité de Ministres Benelux.

Fait à LA HAYE , le 30 mars 2017 .

Le Président du Comité de Ministres Benelux,



Exposé des motifs commun de la décision M (2017) 5 du Comité de Ministres Benelux relative à l'échange transfrontalier de données concernant la classification par niveau de risque pour l'inspection du transport routier

1. Généralités

a) Objectif

La présente décision vise à créer un cadre pour l'échange des données utilisées dans les systèmes de classification par niveau de risque instaurés par les pays du Benelux en vertu de prescriptions de l'UE dans le but de mener des contrôles plus ciblés sur les entreprises de transport routier. Partager ces données permettra de dégager une vision plus claire du respect des prescriptions applicables par les entreprises de transport routier. En ce faisant, des contrôles plus ciblés pourront être réalisés : les entreprises ayant un taux de risque élevé seront ainsi contrôlées plus minutieusement et plus fréquemment.

Cibler davantage les contrôles permettra d'utiliser de façon optimale les moyens restreints disponibles pour l'inspection du transport routier. Par leur effet dissuasif sur les entreprises qui n'observent pas les prescriptions sociales, notamment, ces contrôles plus ciblés favorisent aussi le respect des règles pertinentes, ce qui améliore non seulement la sécurité routière, mais contribue aussi à des conditions équitables de concurrence dans le secteur du transport routier.

L'Union Benelux entend jouer en la matière un rôle de précurseur au sein de l'Union européenne en instaurant graduellement un échange structuré et automatisé de données. Par conséquent, d'autres États membres de l'UE devront pouvoir faire usage à l'avenir des moyens techniques que les pays du Benelux souhaitent développer à cette fin.

b) Incidence d'autres instruments

Cette décision s'inscrit dans le cadre de la coopération Benelux en matière d'inspection du transport routier, laquelle fait l'objet du Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, signé à Liège le 3 octobre 2014 (« Traité de Liège ») et, dans l'attente de son entrée en vigueur, de la décision M (2014) 3 du Comité de Ministres Benelux établissant un régime transitoire concernant la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier.

De plus, la présente décision fait suite à l'appel pour plus de coopération entre États membres de l'UE et de cohérence entre leurs systèmes de classification par niveau de risque, tel que stipulé dans différents actes juridiques de l'UE relatifs aux prescriptions en matière de transport routier. Cette décision est conçue dans le prolongement des actes juridiques de l'UE pertinents et elle n'affecte aucunement les obligations de droit européen qui en découlent et qui s'imposent aux pays du Benelux (voir article 5 de la présente décision).

L'instrument choisi est une décision du Comité de Ministres Benelux, étant donné qu'elle permet aux pays du Benelux de s'engager de façon juridiquement contraignante à prendre des mesures communes en matière d'exécution et de contrôle dans le cadre de la mise en œuvre des actes juridiques de l'UE concernés.

Commentaire par article

Préambule

Le fondement juridique de la présente décision se situe dans la compétence du Comité de Ministres Benelux d'adopter des mesures communes d'exécution et de contrôle, auxquelles le transport routier de marchandises et le transport routier occasionnel de passagers sur les territoires des pays du Benelux est soumis, et de prendre toutes les mesures souhaitables afin de favoriser le développement harmonieux du dit transport de marchandises. Cette compétence a été attribuée au Comité de Ministres en vertu de l'article 86, alinéa 1^{er}, du Traité instituant l'Union économique Benelux signé le 3 février 1958 et a été maintenue par la clause passerelle prévue à l'article 4 du Traité instituant l'Union Benelux.

Le préambule met en exergue le lien avec la coopération Benelux en matière d'inspection du transport routier, le rôle de précurseur de l'Union Benelux au sein de l'Union européenne et les objectifs généraux de la présente décision. Il souligne ensuite l'importance de la protection des données à caractère personnel (voir à cet égard l'article 4 de la décision) ainsi que celle des différences qui caractérisent les pays du Benelux en matière d'échange des données (voir à cet égard l'article 6 de la décision).

Article 1^{er}

L'article 1^{er} expose les définitions utiles.

La directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil¹ constitue le fondement pour les systèmes de classification par niveau de risque des États membres de l'UE.

Le 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 Conseil² a significativement élargi la portée des systèmes de classification par niveau de risque.

La directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE³ élargira encore la portée des systèmes de classification par niveau de risque et s'appliquera à partir du 20 mai 2019.

La définition des autorités compétentes ne fait pas obstacle au rôle que les actes juridiques de l'UE susmentionnés confèrent à certains « organismes », « autorités » ou « points de contact » des pays du Benelux.

¹ JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

² JO L 300 du 14.11.2009, p. 53.

³ JO L 127 du 29.4.2014, p. 134.

Article 2

L'article 2, alinéa 1^{er}, prévoit une obligation pour les pays du Benelux de se fournir mutuellement les informations que comportent les systèmes de classification par niveau de risque. Une approche graduelle est retenue à cet effet, en commençant par fournir uniquement les données obligatoires relatives aux infractions aux prescriptions de l'UE concernant les temps de repos et de conduite et le tachygraphe, mais avec l'intention de fournir à terme d'autres informations. Pour l'activation des phases suivantes dans lesquelles ces autres informations devront être fournies, le Comité de Ministres charge le Conseil Benelux, conformément à l'article 12, sous c), du Traité instituant l'Union Benelux, d'assurer l'exécution de la présente décision sur ce point. Vu le processus décisionnel au Conseil Benelux, ceci implique que les phases suivantes ne pourront être activées que si un consensus se dégage entre les trois pays à un niveau administratif élevé (le Conseil Benelux pouvant se réunir dans une composition similaire au Comité de direction Benelux « Communications et transports »).

La fourniture des données en question comprend d'une part, les informations minimales à reprendre dans les systèmes de classification par niveau de risque en vertu des obligations de droit européen (existantes ou futures)⁴. D'autre part, il s'agit aussi des informations qu'un pays du Benelux a éventuellement reprises de façon complémentaire dans son système de classification par niveau de risque, ainsi que des profils de risques liés aux entreprises individuelles⁵.

Les informations complémentaires concernent par exemple les résultats de contrôles qui prouvent qu'une entreprise se conforme aux règles. Le cas échéant, les données relatives aux constats pour lesquels une procédure est encore en cours peuvent éventuellement être fournies (voir article 2, alinéa 2). Il est cependant à noter que la question de savoir si ces informations peuvent ou doivent effectivement être utilisées par le pays du Benelux qui les reçoit est réglée aux articles suivants.

De plus, il convient d'observer que l'obligation de fournir des informations ne vaut que dans les limites de l'éventuelle législation des pays du Benelux qui soumet la communication transfrontalière de certaines données à des conditions particulières (voir article 6).

Article 3

Deux possibilités s'offrent à un pays du Benelux concernant l'utilisation des informations qu'il reçoit d'un autre pays du Benelux :

- Dans bon nombre de cas, il n'existe pas d'obligation juridique d'utiliser effectivement les données reçues aux fins du système propre de classification par niveau de risque. La présente décision n'apporte pas de changement sur ce plan et laisse la liberté à chaque pays du Benelux de ne pas utiliser certaines informations, par exemple parce qu'il n'existe pas encore suffisamment d'harmonisation entre les différents pays quant à la façon de prendre en considération les résultats positifs d'inspections. Il n'existe dès lors pas non plus d'obligation de reconnaître mutuellement les profils de risque finaux et de les utiliser en tant que tels.
- Toutefois, il existe déjà, dans un certain nombre de cas, une obligation juridique d'intégrer au système propre de classification par niveau de risque certaines données reçues d'un autre pays, ou de les utiliser d'une autre façon. Cela concerne notamment l'intégration au registre électronique

⁴ Ceci concerne les données mentionnées à l'article 2, alinéa 1^{er}, sous a) et b), points i), ii) et iii).

⁵ Ceci concerne les données mentionnées à l'article 2, alinéa 1^{er}, sous b), point iv) et à l'article 2, alinéa 3.

national propre des condamnations ou des sanctions étrangères pour certaines infractions graves conformément à l'article 18, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1071/2009, ou encore l'obligation (future) d'utiliser des informations provenant de l'étranger pour la classification par niveau de risque conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive 2014/47/UE. La présente décision ne modifie pas non plus ces éléments (voir article 5).

Afin que le plus grand nombre d'informations reçues soient effectivement utilisées, il importe d'inciter les pays du Benelux à faire davantage converger leurs systèmes de classification par niveau de risque. Le Traité de Liège (et la décision M (2014) 13 dans l'attente de l'entrée en vigueur de ce traité) offre un cadre suffisant pour la coopération à cet égard.

L'échange de données concernant des entreprises individuelles pouvant s'avérer délicat, la décision prévoit, outre un article distinct consacré à la protection des données à caractère personnel (voir article 4), les garanties suivantes :

- Les informations reçues ne peuvent être utilisées que pour un objectif bien défini, soit pour des contrôles plus ciblés en vertu de la classification par niveau de risque telle que prévu par la directive 2006/22/CE, le règlement (CE) n° 1071/2009 et la directive 2014/47/UE et d'éventuels futurs actes juridiques de l'UE en matière d'inspection du transport routier.
- Lorsque les informations reçues concernent des constats pour lesquels une procédure est encore en cours, elles ne peuvent être utilisées, pour des raisons de sécurité juridique, pour décider de la perte du statut d'honorabilité d'une entreprise et, par conséquent, pour l'exclure de l'accès à la profession de transporteur. Cela n'empêche pas un pays du Benelux d'utiliser ces informations s'il le souhaite pour obtenir une meilleure compréhension du comportement de l'entreprise en question dans un objectif de mener des contrôles plus ciblés.
- Finalement, la présente décision n'offre pas de base permettant l'utilisation des informations reçues pour d'autres objectifs ou la communication de celles-ci avec d'autres autorités que celles chargées de la mise en œuvre des contrôles précédemment mentionnés. S'il s'avérait nécessaire d'utiliser les données à d'autres fins, par exemple pour une poursuite pénale, cet échange d'informations ne pourrait avoir lieu, le cas échéant, qu'en vertu et en application stricte d'accords applicables dans ce cadre entre les pays concernés.

Article 4

L'article 4 est consacré à la protection des données à caractère personnel et s'assure que les garanties qu'un pays du Benelux est tenu d'offrir à l'échelle interne valent aussi pour le traitement des données à caractère personnel qui sont échangées de façon transfrontalière dans le cadre de la présente décision. Ces garanties figuraient, au moment de l'élaboration de la présente décision, dans la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données⁶, ainsi que dans les différentes règles adoptées par chacun des pays dans le cadre de la transposition de cette directive. À l'échelle de l'Union européenne, il a toutefois été décidé de poursuivre l'harmonisation de la protection des données à caractère personnel et de remplacer en conséquence la directive précitée par le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère

⁶ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général de protection des données)⁷, avec effet au 25 mai 2018. Il est tenu compte du fait que cette modification de droit européen ne s'appliquera qu'après l'entrée en vigueur de la présente décision.

L'article 17 du règlement (CE) n° 1071/2009 souligne un certain nombre d'obligations des pays concernant l'application de la directive susmentionnée (et, à l'avenir, du règlement général de protection des données). Ces obligations sont aussi pertinentes pour la mise en œuvre de la présente décision et peuvent être résumées comme suit :

- Obligation d'information de toutes les personnes lorsque des données les concernant sont enregistrées ou que l'on envisage de les fournir à des tiers, en précisant l'autorité responsable, le type de données et les motifs du traitement ;
- Tout un chacun a le droit d'accès aux données détenues le concernant ;
- Tout un chacun a le droit d'obtenir la rectification, l'effacement ou le verrouillage des données incomplètes ou inexactes le concernant ;
- Tout un chacun a le droit de s'opposer, pour des raisons légitimes, au traitement des données le concernant ;
- Le cas échéant, les entreprises doivent aussi se conformer aux dispositions pertinentes en matière de protection des données à caractère personnel.

Par ailleurs, il convient d'observer que la présente décision tient également compte de la législation spécifique de certains pays du Benelux qui affecte le traitement des données à caractère personnel. Conformément à l'article 6 de la présente décision, les conditions prévues par la législation applicable doivent être respectées pour pouvoir procéder à l'échange de données (voir ci-dessous).

Article 5

Comme mentionné dans la partie générale du présent exposé des motifs (sous « Incidence d'autres instruments »), la présente décision ne dispense pas les pays du Benelux des obligations européennes en matière d'inspection du transport routier. À cet égard, l'article 5 fait référence à certaines obligations spécifiques :

- La transmission transfrontalière régulière d'informations relatives aux infractions commises dans un pays par un non-ressortissant du dit pays et aux sanctions appliquées en conséquence, ainsi qu'aux sanctions appliquées par un pays à un de ses ressortissants pour des infractions commises dans un autre pays⁸;

⁷ JO L 119 du 4.5.2016, p. 1.

⁸ Voir l'article 8 de la directive 2006/22/CE ainsi que l'article 22, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p.1), et les articles 40 et 41 du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du

- L'application des procédures et des délais spécifiques pour l'échange transfrontalier de données entre les points de contact nationaux dans le cadre du règlement (CE) n° 1071/2009 relatif à certaines infractions, en ce compris l'intégration au registre électronique national des notifications d'infractions graves ;
- L'utilisation en vue de la classification par niveau de risque de certaines informations considérées comme majeures qui sont échangées de façon transfrontalière entre les points de contact nationaux dans le cadre de la directive 2014/47/UE suivant des procédures spéciales de notification (avec la possibilité de demander des mesures de suivi).

En outre, l'article 5, alinéa 4, prévoit une disposition « filet de sécurité » qui garantit le respect de toute autre obligation européenne (existante ou future). Il en va de même pour toutes autres obligations internationales auxquelles les pays du Benelux sont tenus (en vertu du Traité de Liège, par exemple).

Article 6

En vertu de la législation existante dans un pays du Benelux, la fourniture et l'utilisation des données sont soumises, dans certains cas, au respect de conditions spécifiques. Cela concerne par exemple les données de nature judiciaire dont certaines autorités répressives disposent. Les conditions spécifiques en question doivent également être respectées dans le cadre de la mise en œuvre de la présente décision.

Si l'exécution de la présente décision nécessite de remplir occasionnellement certaines conditions particulières, le pays du Benelux est alors supposé faire le nécessaire dans ces cas individuels pour pouvoir procéder à l'échange de données le plus rapidement possible. S'il devait toutefois s'avérer que la mise en œuvre de la présente décision impose, sur une base structurelle, des mesures complémentaires qui doivent toujours être évaluées au cas par cas, un pays du Benelux pourrait invoquer cette charge administrative quasiment permanente pour renoncer à la fourniture de la catégorie de données concernée. Le pays du Benelux concerné informe alors les autres pays par le biais du Secrétariat général Benelux des dispositions légales propres pertinentes.

Il est observé que cette clause de sauvegarde est limitée aux conditions fixées par une loi au sens formel. Si des obstacles découlent de dispositions provenant du pouvoir exécutif, celles-ci peuvent être adaptées sans l'intervention des parlements, et les gouvernements sont supposés réaliser ce type d'adaptations si elles s'avèrent nécessaires pour se conformer à la présente décision (conformément à l'article 9, alinéa 2).

En cas d'application systématique de la clause de sauvegarde par un pays du Benelux, de telle sorte que le fonctionnement de la présente décision en serait entravé, une concertation devrait en outre être organisée entre les pays du Benelux pour tenter de dégager une solution (voir article 9, alinéa 5).

Article 7

Au moment de l'élaboration de la présente décision, les données relatives aux inspections du transport routier étaient échangées entre les pays du Benelux de façon non automatisée, sauf pour celles reprises

Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014 p. 1).

dans les registres nationaux électroniques constitués en vertu du règlement (CE) n° 1071/2009 et liés entre eux grâce au « *European Register of Road Transport Undertakings* » (Registre européen des entreprises de transport routier, ERRU)⁹. L'échange de données par le biais d'ERRU ne concerne toutefois pas toutes les données visées à l'article 2 de la présente décision (dont les éventuels résultats positifs des inspections).

Pour cette raison, on attend des pays du Benelux qu'ils s'efforcent de prendre des mesures afin qu'à terme, ces autres données puissent être échangées de manière automatisée en ayant recours aux plateformes existantes. Il faut néanmoins avoir à l'esprit que l'utilisation de l'ERRU est obligatoire pour l'échange de certaines données (sans préjudice des options qui existent dans l'architecture ERRU) et qu'une telle obligation peut naître à l'avenir à l'égard de données complémentaires. On ne doit pas non plus perdre de vue qu'un coût à supporter par les pays peut être lié au développement de l'élargissement envisagé de l'échange automatisé des données (sans imputation du budget de l'Union Benelux) ; le cas échéant, ce coût peut cependant être partiellement récupéré, si des pays tiers devaient se joindre ultérieurement à cet échange automatisé des données (voir l'article 8, alinéa 3).

L'élargissement de l'automatisation nécessite aussi de prendre certaines mesures internes aux pays afin d'établir les connexions utiles. Vu le temps nécessaire pour développer une automatisation élargie puis pour réaliser les connexions au plan national, il convient de réserver un délai de mise en œuvre plus long que celui prévu pour le reste de la décision (voir article 9). Dans l'intervalle, les pays doivent mettre en œuvre la décision autant que possible en utilisant les moyens de communication existants (dont l'ERRU pour les données qui doivent ou peuvent déjà être échangées par cette voie).

Article 8

Le Comité de Ministres détermine à l'article 8 de la présente décision les principes pour les relations extérieures conformément à la Partie 3 du Traité instituant l'Union Benelux. Comme mentionné précédemment, il entre dans les intentions que d'autres États membres de l'UE échangent à l'avenir les données concernées, à l'instar des pays du Benelux. Ce type d'élargissement de l'échange des données doit dès lors être promu auprès d'autres pays, auprès de la Commission européenne ou auprès d'autres enceintes de coopération. Le Secrétariat général Benelux peut apporter son soutien en ce sens, en concertation avec le Conseil Benelux.

Associer d'autres pays à l'échange de données implique la conclusion d'accords complémentaires avec les partenaires concernés. Le cas échéant, ceci pourrait donner lieu à la conclusion d'une convention avec certains pays. Il est aussi envisageable que certains accords soient conclus dans le cadre de la mise en œuvre du Traité de Liège (lorsqu'il sera entré en vigueur et que les pays concernés y auront adhéré). Les accords relatifs à l'utilisation des applications éventuellement développées par les pays du Benelux pour l'échange automatisé élargi des données pourront aussi prévoir une contribution afin de compenser les frais de développement exposés par les pays du Benelux. Si cela est souhaité, l'échange de données pourra aussi à terme être repris dans un acte juridique de l'UE.

⁹ Conformément au règlement (UE) n° 1213/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux aux entreprises du transport routier (JO L 335 du 18.12.2010, p. 21).

Article 9

Cet article règle l'entrée en vigueur et la mise en œuvre de la présente décision. Les pays du Benelux s'engagent à adapter si nécessaire leurs dispositions légales ou réglementaires existantes afin de réaliser l'échange de données dans le délai visé à l'alinéa 2. Si la décision est mise en œuvre ou si elle a déjà été mise en œuvre au moyen de la législation ou de la réglementation existante, il conviendrait de le communiquer dans le journal officiel du pays du Benelux concerné (Moniteur belge, Mémorial luxembourgeois, *Staatsblad* ou *Staatscourant* néerlandais). Tel que mentionné dans le commentaire relatif à l'article 6, la mise en œuvre de la présente décision ne nécessite pas une adaptation de la législation formelle qui soumet l'échange de données à des conditions particulières. En outre, l'échange de données conformément à l'article 2 est limité dans une première phase aux données relatives aux infractions aux prescriptions de l'UE concernant les temps de repos et de conduite et le tachygraphe. Lorsque le Conseil Benelux fixera la date de l'activation des phases suivantes, il devra tenir compte du délai nécessaire aux trois pays pour les mettre en application.

La mise en œuvre de la présente décision implique aussi que les pays du Benelux s'efforcent de permettre l'automatisation élargie envisagée de l'échange des données puis de l'instaurer dans le délai objectif visé à l'alinéa 4.

Finalement, l'alinéa 5 prévoit l'organisation d'une concertation si l'un des pays du Benelux exécutait la décision de façon à ce point restrictive qu'elle ne générerait aucune plus-value, par exemple en invoquant la clause de sauvegarde de l'article 6 pour renoncer à la fourniture d'une partie très significative des données ou en intégrant des données au système propre de classification par niveau de risque uniquement pour les cas soumis à une obligation légale européenne. Une solution devrait alors être recherchée sur le plan administratif au sein d'un groupe de travail visé à l'article 12, sous b), du Traité instituant l'Union Benelux. Si aucune solution ne s'en dégage, le Conseil Benelux peut en faire rapport au Comité de Ministres. Le Conseil Benelux peut pour ce faire se réunir dans une composition similaire à celle du Comité de direction Benelux « Communications et transports » (au niveau des secrétaires généraux, des directeurs généraux ou d'une fonction dirigeante à un niveau comparable). Il pourrait être envisagé, en guise de solution, d'œuvrer vers une plus grande convergence entre les différents systèmes nationaux de classification par niveau de risque conformément à la décision M (2014) 13 ou au Traité de Liège. Le cas échéant, le Conseil Benelux peut aussi proposer au Comité de Ministres de modifier la présente décision.
