

REÇU
Par Christine Wirtgen , 15:25, 30/03/2021

Här Fernand Etgen
President vun der Deputéiertechamber
19, um Krautmaart
L-1728 Lützebuerg

Lützebuerg, den 30. Mäerz 2021

Här President,

sou wéi d'Chambersreglement et virgesäit, bidden ech lech, dës parlamentaresch Fro un den Här Transportminister weiderzeleeden.

An der Äntwert op meng parlamentaresch Fro Nummer 3577 iwwert eng Rei vu Modalitéite vun dem EU-Reglement 2019/631/UE, schreift den Här Minister énner anerem, datt, no dem Artikel 12 vun dem zitéierte Reglement, zénter dem 1. Januar 2021 eng Rei Donnéeën iwwer de reelle Verbrauch vu privaten Autoe müssen un d'EU-Kommissiouen iwwermëttelt ginn. Gläichzäiteg preziséiert den Här Minister, datt de Reglement en vue vun der konkreter Ëmsetzung vun déser Iwwerdroung relativ "vague" formuléiert ass.

Dowéinst wéilt ech dem Här Transportminister nach dës Froe stellen:

- 1) Goufen d' Proprietaire vun deene concerniéerte Gefierer vun der Regierung iwwer des Neiregelung an hir potenziell Widersprochsrechter informéiert? Wa jo, wéini a wéi? Wann net, firwat net?
- 2) Bei wéi enger zoustänneger EU-Autoritéit ginn des Donnéeë stockéiert an ausgewäert? Wéi enge gesetzlechen Dispositiounen vum Datenschutz énnerleien déi?
- 3) Gräift d'EU-Kommissiouen bai der Ëmsetzung vun désem Reglement op d'Expertise oder aner Déngschtleeschtunge vu private Firmen zeréck? Wa jo, wéi eng sinn dës a wéi enge gesetzlechen Dispositiounen vum Datenschutz énnerleien déi?
- 4) A wéi enge Länner stinn d'Serveren op deene dës Donnéeë stockéiert ginn?
- 5) Iwwer wéi eng gesetzlech Garantie verfügt d'Regierung, datt déi iwwermëttelt Donnéeën net an Drëttstaaten transferéiert ginn?
- 6) Wéi ginn des Donnéeë viru potenziellen Hackerugrëff geschützt?
- 7) Laut dem Minister sollen déi Donnéeën anonymiséiert gi, mee de Paragraph a) vum Artikel 12 vun dem zitéierte Reglement schreift vir, datt och d' Nummereschéld vum Auto muss mat iwwerdroe ginn. Wéi kann de Proprietär vum Auto anonymiséiert gi, wann déi erhuewen Donnéeë selwer Réckschlëss op seng Identitéit zoulöossen?

Mat déiwem Respekt,



Fernand Kartheiser
Deputéierten



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
**Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics**

Luxembourg, le 27 avril 2021

**Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement**

**Service Central de Législation
Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse aux questions parlementaires N°3935 du 24 mars 2021 et N°3978 du 30 mars 2021 de l'honorable député Monsieur Fernand Kartheiser, concernant la collecte de données des automobilistes, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

François Bausch

**Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics**

**Äntwert vum Minister fir Mobilitéit an öffentlech Aarbechten, François Bausch, op
d'parlementaresch Ufroen Froen n°3935 a 3978 vum 24. an 30.Mäerz 2021 vum honorabelen
Deputéierte Fernand Kartheiser iwwert "collecte de données des automobilistes"**

Den honorabelen Deputéierte géif gäre weider Prezisiounen, bezunn op d'Äntwert zu der parlamentarescher Ufro n°3577, iwwert d'"On Board Dual Concomption Monitioing"-Software (OBFCM), déi zénter dem 1. Januar 2021 an all neiem an Europa immatrikuléierten Auto verfliechtend ass, kréien.

Wei an der Äntwert zu der parlamentarescher Ufro n°3577 geschriwwen, war zum Zäitpunkt vun der Äntwert een Entworf vun der Kommissioun um Instanzewee (Ares(2020)6802128), an deem méi genau beschriwwen sollt ginn, wéi den Hiersteller, esou wéi och d'Autoritéiten (Memberstaaten), Donnéeën, déi am Kader vun dem OBFCM obligatoresch müssen der Kommissioun bereet gestallt ginn, sollen an dierfen enregistréiert ginn. Dësen Entworf ass de 4. Mäerz 2021 an ee europäescht Reglement iwwerfouert ginn(Règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) no 1014/2010, (UE) no 293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission), wat zénter dem 24. Mäerz applikabel ass.

Deemno muss all Hiersteller, am Aklang mat dem Artikel 9 aus dem europäesche Reglement, fir all neien Auto deen ab dem 1. Januar 2021 immatrikuléiert gouf, d'Donnéen déi am Kader vum OBFCM solle gesammelt ginn, späicheran a jeeweils zum éischtene Abrëll vum Joer (ab 2022) der Kommissioun am definéierte Format vum Tableau 1 aus der Annex vum Reglement iwwermëttelen. Et sief hei allerdéngs dorobber higewisen, dass d'Hiersteller zwou verschidden Optiounen hunn, déi Informatiounen ze kréien an ze späicheran. Déi éischt Optioun besteet doranner, dass den Auto iwwert seng Connectivitéit (SIM-Karten) dës Informatiounen direkt un de Hiersteller iwwermëttelt, deen dann déi Donnéeë bei sech späichert a schlussendlech der Kommissioun iwwermëttelt. Déi zweet Optioun ass déi, dass den Hiersteller mat senge Concessionnairen am Kader vun enger Revisioun dës Donnéeën ausliest, an dann der Kommissioun iwwermëttelt. Nieft dëser Obligation fir d'Hiersteller wäert, konform zum Artikel 10 vun dem benannte Reglement, ab dem 20. Mee 2023 och eng Obligation fir Memberstaaten agefouert gi, wou dës musse sécherstellen, dat während der technescher Kontroll vum Auto, d'Informatiounen zum OBFCM müssen iwwert den OBD (On-Board-Diagnose) ausgelies an der Kommissioun zum éischtene Abrëll vun all Joer, am beschriwwene Format, iwwermëttelt ginn.

Am Kader vun dëser Kollekt vun Donnéeë gi grondsätzlech just technesch Donnéeë gespäichert mat der Exception vun der VIN, der Vehicle Identification Number (numéro d'identificaion du véhicule), déi, wéi an dem Considerant 11 vum Reglement beschriwwen, ab deem Moment wou ee Gefier ugemellt ass als perséinlech Donnéeën ze consideréieren ass. Et sief awer hei betount, dass et sech bei der VIN net èm d'Immatrikulatiounnummer handelt, mee èm eng eendeiteg Nummer déi all Auto bei der Konstruktioun zougedeelt kritt a méi geleefeg ènner der Bezeichnung vun der Chassis-Nummer ass.

« (11) Les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie en conditions d'utilisation réelles devraient être collectées en même temps que le numéro d'identification du véhicule (VIN – Vehicle Identification Number). À partir du moment où un véhicule est immatriculé, le VIN est considéré comme une donnée à caractère personnel et est donc soumis aux exigences relatives à la protection

de ces données énoncées dans le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (6). Le traitement des VIN aux fins du règlement (UE) 2019/631 devrait être considéré comme licite en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement (UE) 2016/679. Il convient en outre de spécifier que les entités participant à la collecte, à la notification et au traitement des VIN doivent être considérées comme des responsables du traitement de ces données au sens de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 et, en ce qui concerne l'AEE et la Commission, au sens de l'article 3, paragraphe 8, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil (7). Il y a également lieu de veiller à ce que les VIN soient obtenus par des moyens de communication sécurisés, et à ce que les personnes concernées, c'est-à-dire les propriétaires de véhicules, soient correctement informées conformément aux articles 13 et 14 du règlement (UE) 2016/679. »

D'Späicheran d'Iwermëttele vun der VIN ass onëmgänglech, fir dass d'Kommissioun zum jeeweilegen Typ vun Auto ee Réckschluss op den Hiersteller ka maachen an iwwerpréiwe kann, ob den Hiersteller seng Emissiouns-Zieler erfëllt.

Den Hiersteller, esou wéi d'Memberstaaten musse garantéieren, dat sämtlech Donnéeë sécher gespächert ginn an dat all Kommunikatiounsweeër securiséiert sinn. Wat d'Hiersteller ubelaangt ass et d'Aufgabe vun dem jeeweilegen Hiersteller dëser Obligation nozekommen. Wat d'Obligation vum Memberstaat ubelaangt, esou wäerten dës Informatiounen zu Lëtzebuerg warscheinlech ab dem 20. Mee 2023 am Kader vun der technescher Kontroll duerch déi jeeweileg Sociétéiten, déi eng Autorisation hunn fir kënnen zu Lëtzebuerg den technesche Kontroll duerchzeféieren, ausgelies, an an der nationaler Datebank vun den immatrikuléierte Gefierer gespächert ginn. Dës Datebank, déi aktuell am gaangen ass un de leschte Stand vun der Technik ugepasst ze ginn, gëtt informatesch vum Centre des technologies de l'information de l'Etat verwalt, an entspréicht sécherheetstechnesch sämtleche Bestëmmungen, déi de CTIE am ganze Staatsreseau applizéiert.

Am Kader vun der Kollekt vun den OBFCM-Donnéeën ass genau festgeluecht wéi eng Informatiounen de Keefer bzw. de Besëtzer vun engem Auto muss kréie wat Späicheran d'Ausliese vun de besoten Informatioune ubelaangt. Sou mécht den Artikel 11 vum genannte Reglement Bezuch op d'Artikelen 13 a 14 vum europäeschen Datenschutz Reglement(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). An dëse beiden Artikelen ass genau beschriwwen wéi eng Informatiounen de betraffene Persoune müssen iwwermëttelt ginn. Zousätzlech dozou soll dorobber verwise ginn, dass bei dem Ausschaffe vun dem Reglement 2021/392, besonnesch Wäert op Protektioun vun de perséinlechen Donnéeë geluecht gouf. Esou gouf och den europäesche Kontrolleur zu der Protektioun vun Donnéeën am Aklang mat dem Paragraphe 1 vum Artikel 42 vum Reglement 2018/1725 kontaktéiert, an em Avis gefrot.

All Besëtzer vun engem Auto huet ausserdeem d'Méglechkeet, am Aklang mat dem Artikel 9, esou wéi dem Artikel 10, d'Kollekt vun de besoten Donnéeën ze énnersoen. No Récksprooch mat den Hiersteller gesinn dës vir, dass all Keefer beim Kaf vun engem neien Auto, bei wellechem déi besoten Donnéeën iwwert Konektivitéit vum Auto un den Hiersteller iwwermëttelt ginn, doriwwer informéiert gëtt, dass d'OBFCM-Date gespächert kënne ginn, an dass eng explizitt Méglechkeet besteet dëst net ze erläben. Falls déi Donnéeën net duerch den Auto direkt un den Hiersteller weider gi ginn, esou gëtt de Besëtzer bei der Revisioun vum Auto doriwwer informéiert a kann och hei d'Iwermëttele vun den Donnéeën énnersoen. De selwechte Prinzip wäert och am Kader vun der technescher Kontroll applizéiert ginn.

Wat d'Konkret Utilisatioun bzw. Späichere vun de kollektionéierten Donnéeën ubelaangt esou ass op de Paragraph 5 vum den Artikel 11 vum europäesche Reglement ze verweisen:

« 5. Les VIN et les données en conditions d'utilisation réelles collectés conformément aux articles 9 et 10 ne peuvent être conservés que pendant la durée suivante:

- a) en cas de collecte par les constructeurs, jusqu'à ce que ces données aient été communiquées conformément à l'article 9, paragraphe 3;*
- b) en cas de collecte par des concessionnaires et réparateurs agréés, jusqu'à ce que ces données aient été transmises au constructeur conformément à l'article 9, paragraphe 2;*
- c) en cas de collecte par des organismes et établissements chargés du contrôle technique, jusqu'à ce que ces données aient été transmises à l'AEE ou à l'autorité désignée par les États membres pour communiquer les données à l'AEE, conformément à l'article 10, paragraphe 2;*
- d) en cas de collecte par des autorités désignées par les États membres pour communiquer les données en conditions d'utilisation réelles à l'AEE, jusqu'à ce que ces données aient été communiquées conformément à l'article 10, paragraphe 2;*
- e) en cas de collecte par l'AEE, pendant 20 ans au maximum à compter de la date à laquelle les données ont été chargées pour la première fois dans le BDR conformément à l'article 9, paragraphe 3, ou dans le CDR conformément à l'article 10, paragraphe 2. »*

Aus dësem Paragraph geet deemno ervir, dass et kloer Reegele ginn, wéi laang déi Donnéeë beim jeeweilegen Acteur dierfe gespäichert ginn.

Wann eng Persoun sech trotzdem iwwert déi gespäichert Donnéeën informéiere wëll, esou kann dëst konform zum Artikel 15 vum europäeschen Datenschutzreglement gemaach ginn.

Aus den opgeférerten Erklärungen ass ersichtlech, dass déi kollektionéiert Donnéeë just fir den Zweck vun der Iwwerpréiwung vum Anhale vun de Flottenzieler an Ëmweltzieler duerch d'Hersteller kënne benutzt ginn. Esou ginn aus de gesammelten Donnéeën, déi der „Agence européenne pour l'environnement“, iwwermëttelt ginn, an déi d'europäesch Kommissioun an dësem Zesummenhang énnerstëtzzt, och all Joer Publikatiounen an enger anonymiséierter Form vun der Kommissioun gemaach woubäi dëst am Aklang mat dem Artikel 12 vum europäesche Reglement erfollegt:

« Publication des données en conditions d'utilisation réelles

À partir de décembre 2022, la Commission publie chaque année des ensembles de données anonymisés et agrégés, ventilés entre les voitures particulières et véhicules utilitaires légers équipés de moteurs à combustion interne et les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) des mêmes catégories, y compris les données suivantes par constructeur:

- a) la consommation moyenne de carburant (l/100 km) sur la base des données communiquées conformément aux articles 9 et 10;*
- b) la consommation moyenne d'énergie électrique (kWh/100 km) sur la base des données communiquées conformément aux articles 9 et 10;*
- c) les émissions moyennes de CO₂ (g/km) calculées sur la base des données communiquées conformément aux articles 9 et 10;*
- d) la différence entre la consommation moyenne de carburant visée au point a) et la moyenne des valeurs de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité des mêmes véhicules que ceux pour lesquels des données en conditions d'utilisation réelles ont été communiquées;*

e) la différence entre la consommation moyenne d'énergie électrique visée au point b) et la moyenne des valeurs de consommation d'énergie électrique consignées dans les certificats de conformité des mêmes véhicules que ceux pour lesquels des données en conditions d'utilisation réelles ont été communiquées;

f) la différence entre les émissions moyennes de CO₂ (g/km) calculées conformément au point c) et la moyenne des valeurs d'émissions de CO₂ consignées dans les certificats de conformité des mêmes véhicules que ceux pour lesquels des données en conditions d'utilisation réelles ont été communiquées.

Les points b) et e) ne s'appliquent qu'aux VHE-RE. »

Eleng duerch de Prinzip dass ee Besëtzer vun engem Auto kann op Späichere vun den OBFCM-Informatioune renoncieren, wäerten des Informatiounen net kënne genotzt ginn am Kader vun der Berechnung vun zum Beispill der Autossteier. Zousätzlech dozou ass de Paragraph 4 vum Artikel 11 vum europäesche Reglement ganz kloer op dem Punkt zu wéi engem Zweck déi Donnéeën dierfe benotzt ginn:

« 4. Les VIN et les données en conditions d'utilisation réelles collectés conformément aux articles 9 et 10 du présent règlement ne peuvent être utilisés à d'autres fins que celles précisées à l'article 12 du règlement (UE) 2019/631. »

Schlussendlech bleift ze soen, dass dës Donnéeën, déi bei all Revisioun, bei all technescher Kontroll esou wéi am Fall vun Autoen, déi d'integréiert Connectivitéit benotzen èmmer erëm ausgelies ginn, a keng Obligation am Fall vum Weiderverkaf besteet fir dës Informatioune mat unzeginn.