

Observations formelles du CEPD sur un projet de règlement d'exécution de la Commission sur le contrôle 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) n° 1014/2010, (UE) n° 293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153

1. Introduction et contexte

- **Le projet de règlement d'exécution de la Commission sur le contrôle 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) n° 1014/2010, (UE) n° 293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 (le «projet de règlement d'exécution») **visé à établir les procédures de surveillance et de communication des données relatives aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs devant être appliquées par les autorités compétentes des États membres et les constructeurs ainsi que par la Commission et l'Agence européenne pour l'environnement (l'«AEE»).**
- Conformément à l'article 7 du règlement (UE) 2019/631¹, le cycle de surveillance et de communication des données comporte trois étapes principales: 1) la communication annuelle à la Commission, par les autorités des États membres, des données provisoires fondées sur les immatriculations de véhicules neufs au cours de l'année civile précédente; 2) la transmission, par la Commission, assistée de l'AEE, de ces données provisoires aux constructeurs concernés; 3) la vérification de ces données par les constructeurs et, si nécessaire, la notification à la Commission des corrections apportées à ces données.
- L'article 12 du règlement (EU) 2019/631 impose à la Commission de recueillir, à partir de 2021, **des données sur la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers qui sont enregistrés par les dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie**, conformément à l'article 4 *bis* du règlement (UE) 2017/11514 de la Commission². Ces données devraient être recueillies dès qu'elles sont disponibles, afin de déterminer comment évolue au fil du temps l'écart entre les émissions et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles, d'une part, et les valeurs correspondantes de la réception par type,

¹ JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

² Règlement (UE) 2017/1154 de la Commission du 7 juin 2017 modifiant le règlement (UE) 2017/1151 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, ainsi que la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 175/708 du 7.7.2017).

d'autre part, afin de contrôler l'efficacité des normes d'émissions de CO₂ pour la réduction des émissions de CO₂ des véhicules et d'informer le public. En outre, **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), qui, selon le projet de règlement d'exécution, est considéré comme une donnée à caractère personnel au sens du règlement général sur la protection des données («RGPD»)³.** Outre le VIN, l'article énumère également parmi les données à collecter: le carburant et/ou l'énergie électrique consommés; la distance totale parcourue; pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur, le carburant et l'énergie électrique consommés et la distance parcourue ventilés par mode de conduite; et d'autres paramètres (...). L'annexe II du règlement (UE) 2019/631 énumère en outre les données que doivent enregistrer les États membres, pour chaque année civile et pour chaque voiture particulière neuve, tandis que l'annexe III énumère les données que doivent enregistrer les États membres, pour chaque année civile et pour chaque véhicule utilitaire léger neuf, au moment de leur première immatriculation sur le territoire.

- Conformément au préambule du projet de règlement d'exécution, afin de garantir la possibilité d'accéder le plus tôt possible aux données de consommation de carburant et d'énergie en conditions d'utilisation réelles, **les constructeurs devraient être tenus de collecter ces données pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021.** La collecte de ces données peut se faire **soit par transfert direct des données aux constructeurs à partir des véhicules, soit par l'intermédiaire des concessionnaires ou des réparateurs agréés lorsque les véhicules leur sont confiés pour un entretien ou une maintenance.** En outre, le projet de règlement d'exécution ajoute que les données ainsi mises à la disposition d'un constructeur devraient être communiquées à la Commission, en commençant par celles relatives aux véhicules neufs immatriculés dans l'Union pour la première fois en 2021.
- Conformément au projet de règlement d'exécution, **les États membres devraient recueillir des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie en conditions d'utilisation réelles dans le cadre des contrôles techniques effectués conformément à la directive 2014/45/UE⁴.** Cette collecte de données devrait commencer dès le premier contrôle technique et pas avant le 20 mai 2023, date à partir de laquelle les organismes et établissements effectuant ces contrôles doivent être équipés des dispositifs nécessaires, tels que des outils d'analyse, conformément à ladite directive.
- En ce qui concerne la communication, le projet de règlement d'exécution prévoit que les constructeurs et les États membres devraient communiquer à la Commission et à l'AEE les données en conditions d'utilisation réelles recueillies au cours d'une année civile en utilisant les procédures de transmission des données fournies par l'AEE. Les données à publier conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/631 ne devraient pas permettre l'identification individuelle des

³ 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) (JO L 119 du 4.5.2016).

⁴ Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

véhicules ou des conducteurs, et devraient uniquement être publiées sous la forme d'un ensemble de données anonymisées et agrégées, sans aucune référence aux VIN.

- Les présentes observations sont formulées conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725⁵ (règlement sur la protection des données de l'Union européenne, RPDUE), à la suite d'une demande de consultation présentée par la Commission européenne le 24 novembre 2020.

2. Observations du CEPD

2.1. Observations générales et base juridique du traitement des données à caractère personnel

- Le CEPD se félicite des dispositions relatives au traitement des données à caractère personnel au titre du RGPD figurant à l'article 11 (et au considérant 11) sur les obligations relatives à la protection des données à caractère personnel.
- D'une manière générale, nous estimons que, si le projet de règlement d'exécution vise à établir les procédures de surveillance et de communication des données relatives aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs devant être appliquées par les autorités compétentes des États membres et les constructeurs ainsi que la Commission et l'AEE, **les procédures devant être appliquées par les acteurs participant au processus ne semblent pas tout à fait claires** dans le projet de règlement d'exécution. En particulier, nous constatons un manque de clarté quant aux modalités du transfert direct aux constructeurs à partir des véhicules ou par l'intermédiaire de concessionnaires ou de réparateurs agréés lorsque les véhicules leur sont confiés pour un entretien ou une maintenance.
- En ce qui concerne la **base juridique du traitement des données à caractère personnel**, le considérant 11 du projet de règlement d'exécution précise que «(...) [l]e 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». Toutefois, le considérant 13 indique que «[l]a collecte (et la communication) des données (relatives à la consommation de carburant et d'énergie) en conditions d'utilisation réelles devrai(en)t être totalement transparente(s), et les propriétaires de véhicules devraient donc avoir la possibilité de refuser de mettre ces données à la disposition des constructeurs ou de les rendre disponibles lors des contrôles techniques». Il est clair que les responsables du traitement des données ont l'obligation légale de collecter les données susmentionnées et de les transmettre ensuite à leurs États membres respectifs conformément à l'article 7 du règlement 2019/631 et à l'article 9 du projet de règlement d'exécution. À cet égard, **nous soulignons que le droit d'opposition prévu à l'article 21 du RGPD n'est pas applicable dans le cadre d'une opération de traitement fondée sur l'article 6, point c), du RGPD. Si les personnes concernées se voyaient accorder un tel droit d'opposition, une disposition matérielle explicite devrait être incluse à cet effet.**

⁵ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018).

- Si une disposition matérielle de ce type n'est pas ajoutée dans le projet de règlement d'exécution, nous suggérons de supprimer le considérant 13 du projet de règlement d'exécution afin d'éviter tout malentendu concernant la base juridique applicable au traitement des données à caractère personnel.

2.2. Le VIN en tant que donnée à caractère personnel

- Conformément au projet de règlement d'exécution (considérant 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 **VIN, qui est considéré comme une donnée à caractère personnel au sens de la législation en matière de protection des données**. Le CEPD note que l'annexe I du **projet de règlement d'exécution** prévoit une liste détaillée des données à collecter en vertu des articles 9 et 10 du projet de règlement d'exécution. Nous comprenons également que **les VIN seront traités par diverses entités, à commencer par les constructeurs et les concessionnaires et réparateurs de véhicules**. En outre, conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/631, **la Commission traite les données pour créer des ensembles de données anonymisées et agrégées, y compris un processus similaire pour le constructeur**. En fait, le VIN est utilisé uniquement aux fins de ce traitement des données et n'est pas conservé plus longtemps que nécessaire à cette fin.
- À cet égard, **le CEPD estime que le projet de règlement d'exécution devrait préciser si le VIN doit être considéré comme une donnée à caractère personnel tout au long du processus de collecte et de traitement de ces données**.
- En particulier, **nous invitons la Commission à préciser, dans le projet de règlement d'exécution, dans quelle mesure les VIN seront considérés comme des données à caractère personnel vis-à-vis de la Commission et de l'AEE**. Si les VIN devaient être considérés comme des données à caractère personnel tout au long du processus (donc également lorsqu'ils font partie d'ensembles de données anonymisées et agrégées), le CEPD note que tant la Commission que l'AEE doivent être reconnues comme responsables du traitement des données au sens de la législation en matière de protection des données, ce qui déclenche l'applicabilité du RPDUE.
- Enfin, le CEPD note que l'article 5, point c), du projet de règlement d'exécution prévoit que les constructeurs qui mettent sur le marché de l'Union des voitures particulières ou des véhicules utilitaires légers relevant du champ d'application du règlement (UE) 2019/631, notifient les informations ou tout changement d'information concernant «(...) le nom et l'adresse de la personne de contact (...) à laquelle la notification des calculs et données provisoires doit être adressée». À cet égard, **nous recommandons de clarifier la nature exacte des personnes de contact (par exemple, un représentant du constructeur) et de souligner que le nom et l'adresse des personnes de contact doivent être considérés comme des données à caractère personnel au sens de la législation en matière de protection des données**.

2.3. Le rôle de l'AEE et de la Commission européenne

- Conformément à l'article 3 du projet de règlement d'exécution, «[l]es États membres assurent la conservation, la collecte, le contrôle, la vérification et la transmission en temps utile à la Commission et à l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) des données de surveillance agrégées et des données de surveillance détaillées», et notifient également à la Commission la date de transmission des données à l'AEE.

- À cet égard, nous notons que l'article 4, paragraphe 3, du projet de règlement d'exécution précise que «[l]e traitement, par la Commission et l'AEE, des numéros d'identification des véhicules (VIN) n'inclut pas le traitement de toute donnée à caractère personnel qui pourrait être liée à ces numéros, ou de toute autre donnée susceptible de permettre l'établissement d'un lien entre les VIN et les données à caractère personnel». Par ailleurs, le même article prévoit que «[l]es VIN sont conservés par l'AEE pendant 20 ans à compter de la date à laquelle ils ont été chargés pour la première fois dans le CDR ou dans le référentiel de données d'entreprise (BDR) de l'AEE». Nous constatons une contradiction possible entre les deux déclarations, **puisque nous comprenons de la dernière que l'AEE aurait effectivement accès aux VIN, considérés par le projet de règlement d'exécution comme des données à caractère personnel au sens de la législation en matière de protection des données** (voir considérant 11). En outre, l'article 11, paragraphe 2, reprend l'AEE comme responsable du traitement des données, ce qui aggrave le manque de clarté quant à son rôle effectif.
- Comme expliqué ci-dessus, le CEPD note que, **si les VIN devaient être considérés comme des données à caractère personnel** tout au long du processus de collecte et de traitement de ces données et pour toutes les parties prenantes concernées, **la Commission et l'AEE seraient en principe toutes deux considérées comme responsables du traitement des données à caractère personnel au sens de la législation en matière de protection des données.**

2.4. Les responsables du traitement des données à caractère personnel

- Conformément à l'article 11, paragraphe 1, du projet de règlement d'exécution, a) les constructeurs, dans le cas de transferts directs des données au constructeur à partir des véhicules, b) les concessionnaires ou les réparateurs agréés et c) les organismes ou établissements chargés du contrôle technique sont considérés comme responsables du traitement des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 7, du RGPD.
- Le CEPD note que l'article 9, paragraphe 2, du projet de règlement d'exécution dispose que «[l]orsque les données en conditions d'utilisation réelles et les VIN ne sont pas collectés par le constructeur par transfert direct des données à partir du véhicule, le constructeur veille à ce que ces données soient collectées et lui soient transmises par son concessionnaire ou son réparateur agréé chaque fois que le véhicule est présenté pour un entretien (...)». À cet égard, et comme indiqué dans les observations générales ci-dessus, nous estimons que le projet de règlement d'exécution **devrait clarifier davantage les situations dans lesquelles les données seraient collectées directement par le constructeur à partir du véhicule et quand elles seraient collectées auprès du concessionnaire ou du réparateur.**
- Nous notons également que, conformément à l'article 3 du projet de règlement d'exécution, **les États membres assurent la conservation, la collecte, le contrôle, la vérification et la transmission en temps utile à la Commission et à l'AEE des données de surveillance agrégées et des données de surveillance détaillées.** Ces derniers transmettront les données de surveillance agrégées et les données de surveillance détaillées par voie électronique au CDR géré par l'AEE. À cet égard, nous notons que, bien que l'article 11, paragraphe 1, ne mentionne pas les États membres comme éventuels responsables du traitement au sens de la législation en matière de protection des données, l'article 11, paragraphe 2, dispose que «[l]orsque les VIN, ainsi

que les données en conditions d'utilisation réelles, ont été obtenus indirectement auprès du propriétaire du véhicule, l'AEE, les États membres et, le cas échéant, les constructeurs, en leur qualité de responsables du traitement des données, veillent à satisfaire à l'obligation de fournir des informations aux propriétaires de véhicules énoncée à l'article 14 du règlement (UE) 2016/679». **Par conséquent, nous recommandons de définir clairement le rôle des États membres en tant que responsables du traitement des données au sens de la législation en matière de protection des données** et de refléter leur rôle à l'article 11, paragraphe 1, du projet de règlement d'exécution.

2.5. La conservation des données à caractère personnel collectées

- Comme déjà mentionné ci-dessus, l'article 4, paragraphe 3, du projet de règlement d'exécution précise que «(...) les VIN sont conservés par l'AEE pendant 20 ans à compter de la date à laquelle ils ont été chargés pour la première fois dans le CDR ou dans le référentiel de données d'entreprise (BDR) de l'AEE». **Le CEPD note que, si les VIN devaient être considérés comme des données à caractère personnel tout au long du processus de collecte et de traitement de ces données, aucune justification n'a été fournie pour une durée de conservation aussi longue. Par conséquent, il convient soit de raccourcir la durée maximale de conservation des données prévue dans le projet de règlement d'exécution, soit de fournir une justification convaincante pour la durée de conservation de 20 ans.**
- Enfin, à cet égard, nous constatons également une contradiction potentielle entre l'article 12, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/631, qui prévoit que le VIN doit être utilisé «(...) uniquement aux fins de ce traitement de données et ne doit pas être conservé plus longtemps que nécessaire à cette fin» et l'article 4, paragraphe 3, du projet de règlement d'exécution.

2.6. La sécurité de la transmission de données à caractère personnel

- Pour le traitement des données de surveillance agrégées et des données de surveillance détaillées, les responsables du traitement des données et les sous-traitants mettent en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté au risque. **Par conséquent, nous recommandons d'ajouter clairement l'obligation pour toutes les parties prenantes d'appliquer des mesures de sécurité appropriées.**
- En ce qui concerne plus particulièrement la transmission des données entre les différentes parties prenantes, le CEPD estime que l'application du chiffrement (le cas échéant) semble être une mesure adéquate pour protéger la confidentialité des informations, en particulier pour protéger les informations contre toute violation de données à caractère personnel. **Par conséquent, nous recommandons de prévoir clairement, dans le projet de règlement d'exécution, l'obligation pour les parties prenantes qui transfèrent des données de surveillance détaillées d'utiliser des moyens de communication suffisamment sûrs, par exemple protégés par le chiffrement.**

Bruxelles, le 14 janvier 2021

Wojciech Rafał WIEWIÓROWSKI
(signature électronique)