

N° 4714

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI

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 1er octobre 1998

* * *

(Dépôt: le 17.10.2000)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (5.10.2000)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs.....	11
4) Commentaire des articles	12

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi 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 1er octobre 1998.

Palais de Luxembourg, le 5 octobre 2000

*Le Ministre des Classes Moyennes, du
Tourisme et du Logement*

Fernand BODEN

*Pour le Grand-Duc:
Son Lieutenant-Représentant*

HENRI

Grand-Duc Héritier

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. Par exception à l'article 1er (3) de la loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès à certaines professions ainsi que leur exercice, nul ne peut, à titre principal ou accessoire, exercer la profession de transporteur de voyageurs par route ni celle de transporteur de marchandises par route au Grand-Duché de Luxembourg sans y disposer d'un établissement et sans être en possession d'une autorisation écrite délivrée par le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement et appelé ci-après „le Ministre“.

Par ailleurs, les dispositions en vigueur en matière de droit d'établissement s'appliquent, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles, aux personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route visées à la présente loi spéciale. En cas de conflit, les dispositions de la présente loi spéciale priment celles du droit commun.

Art. 2. Au sens de la présente loi on entend par:

- „profession de transporteur de voyageurs par route“, l'activité de toute personne physique ou morale effectuant, au moyen d'autobus et d'autocars des transports de voyageurs, offerts au public ou à certaines catégories d'usagers contre rémunération payée par la personne transportée ou par l'organisateur des transports;
- „profession de transporteur de marchandises par route“, l'activité de toute personne physique ou morale effectuant, au moyen de camions, de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules couplés, le transport de marchandises pour le compte d'autrui;
- „établissement“, un siège d'exploitation fixe au Grand-Duché de Luxembourg de la personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route et qui y est imposable au sens du droit fiscal. Ce siège d'exploitation fixe se traduit par l'existence d'une infrastructure opérationnelle, par l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités du transporteur, par le fait d'y conserver tous les documents relatifs à ces activités ainsi que par la présence continue d'une personne autorisée à engager le transporteur à l'égard des tiers.

Art. 3. (1) La présente loi ne s'applique pas aux personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen de camions, de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes.

(2) En ce qui concerne les personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur de marchandises par route utilisant des véhicules dont la masse maximale autorisée se situe entre plus de 3,5 et 6 tonnes, un règlement grand-ducal, pris après information de la Commission des Communautés Européennes, peut dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la présente loi les entreprises qui effectuent exclusivement des transports locaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison de la faible distance parcourue.

(3) Un règlement grand-ducal pris après consultation de la Commission des Communautés Européennes, peut dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la présente loi les personnes physiques ou morales qui effectuent exclusivement certains transports de voyageurs par route, à des fins non commerciales, ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route, pour autant que leur activité de transport n'ait qu'une faible incidence sur le marché des transports.

(4) Un règlement grand-ducal pris après consultation de la Commission des Communautés Européennes, peut également dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la présente loi les personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur de marchandises par route qui effectuent exclusivement des transports nationaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison soit de la nature de la marchandise transportée, soit de la faible distance parcourue.

(5) Sans préjudice des articles 13 et 14, lorsque la personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs et de marchandises par route ne tombe pas dans le champ d'appli-

cation des dispositions de la présente loi, son activité est régie par les dispositions en vigueur en matière de droit d'établissement.

Art. 4. L'autorisation délivrée conformément aux dispositions de la présente loi pour l'exercice de la profession de transporteur de voyageurs par route emporte de plein droit autorisation d'exercer cette profession au moyen de voitures de location, sous réserve de l'observation de la législation en matière artisanale, ainsi que l'activité commerciale de location de véhicules.

Art. 5. (1) Les demandes d'autorisation et les propositions de révocation d'une autorisation sont instruites par la commission chargée de l'instruction administrative en matière de droit d'établissement, instituée par la loi modifiée du 28 décembre 1988.

(2) Sans préjudice des dispositions de la loi modifiée du 28 décembre 1988, et notamment de ses articles 2 et 3, l'autorisation peut être refusée ou révoquée lorsque le titulaire ne dispose pas d'un établissement au Luxembourg.

A cette fin, les personnes visées à l'article 22, (1) de la loi modifiée du 28 décembre 1988 peuvent, dans les conditions y prévues, notamment visiter le siège d'exploitation, entendre toutes les personnes en relation avec le transporteur, exiger la production de tous les documents relatifs aux activités de celui-ci et vérifier la conformité de ces documents aux conditions imposées par la loi et les règlements grand-ducaux en la matière, ainsi que demander au titulaire de l'autorisation de produire une attestation délivrée par l'administration des contributions directes certifiant son imposition selon le droit fiscal luxembourgeois.

Art. 6. (1) En vue d'exercer la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route, le requérant doit satisfaire aux conditions

- a) d'honorabilité professionnelle,
- b) de capacité financière,
- c) de capacité professionnelle.

(2) Si le requérant est une personne physique qui ne satisfait pas à la condition prévue au paragraphe 1er, sous c), le Ministre peut néanmoins l'autoriser à exercer la profession de transporteur à condition qu'il désigne au Ministre une autre personne qui satisfait aux conditions prévues au paragraphe (1) sous a) et c) et qui dirige effectivement et en permanence l'activité en question.

(3) Si le requérant est une personne morale, la personne physique qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transporteur doit satisfaire aux conditions prévues au paragraphe (1) sous a) et c).

Art. 7. Sans préjudice des dispositions de la loi modifiée du 28 décembre 1988, et notamment de ses articles 2 et 3, l'honorabilité du requérant est compromise:

- (1) s'il a été déclaré inapte à l'exercice de la profession de transporteur;
- (2) s'il a été condamné pour des infractions aux réglementations concernant
 - a) les conditions de rémunération et de travail,
 - b) l'activité de transporteur, et notamment les règles relatives au temps de conduite et de repos des conducteurs, aux masses et dimensions des véhicules utilitaires, à la sécurité routière et à la sécurité des véhicules et à la protection de l'environnement ainsi que les autres règles relatives à la responsabilité professionnelle.

Art. 8. La capacité financière consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'activité de la personne physique ou morale qui exerce la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route.

Le requérant désirant entreprendre l'une des activités visées par la présente loi doit, pour prouver qu'il remplit la condition de capacité financière, justifier, d'un cautionnement ou d'une garantie établie par un établissement bancaire ou financier dûment habilité à cette fin.

Le montant, les modalités, l'utilisation et l'adaptation des cautionnements ou garanties sont fixés par règlement grand-ducal.

Art. 9. (1) La condition de capacité professionnelle consiste à posséder les connaissances répondant au niveau de formation prévu à l'annexe I de la présente loi, dans les matières qui y sont énumérées.

(2) Les connaissances nécessaires sont acquises soit par la fréquentation de cours, soit par une expérience pratique de cinq ans auprès d'une personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route selon le cas, soit par la combinaison des deux systèmes. La possession des connaissances requises dans les matières visées à l'annexe I est prouvée par la réussite à un examen. Le candidat ayant échoué trois fois à cet examen ne pourra plus se présenter. Un règlement grand-ducal détermine les organes chargés de l'organisation des cours, les conditions particulières des stages et les modalités de l'examen probatoire.

(3) Une attestation délivrée par les organes visés par le paragraphe (2) du présent article, ou, le cas échéant par les autorités désignées à cet effet par les Etats membres lorsque la personne physique ou morale désirant exercer la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route est un ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, doit être produite à titre de preuve de la capacité professionnelle. Cette attestation est établie conformément au modèle figurant à l'annexe Ibis.

(4) Sont dispensés totalement ou partiellement de l'application des dispositions des paragraphes précédents les titulaires de diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique impliquant une bonne connaissance des matières visées dans la liste figurant à l'annexe I; les diplômes et les modalités de la dispense seront déterminés par un règlement grand-ducal.

Art. 10. (1) Les personnes physiques ou morales qui justifient avoir été autorisées dans un Etat membre, en vertu d'une réglementation nationale, à exercer la profession de transporteur de marchandises, ou selon le cas, de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux ou internationaux sont dispensés de fournir la preuve qu'elles satisfont aux dispositions de l'article 9 de la présente loi.

(2) Les attestations prouvant la capacité professionnelle et délivrées sur la base de l'article 9 de la loi du 17 novembre 1978 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, ou encore sur la base de l'article 10 de la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route, sont assimilées aux attestations délivrées en vertu de l'article 9 de la présente loi.

(3) Les personnes physiques ou morales dûment autorisées pour l'exercice de l'activité de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi doivent au 1er octobre 2001 produire la preuve, en ce qui concerne le parc de véhicules qu'elles utilisent à cette date, qu'elles remplissent la condition visée à l'article 6, paragraphe (1), sous b), et à l'article 8 de la présente loi.

Ces personnes physiques ou morales doivent toutefois satisfaire aux dispositions de l'article 6, paragraphe (1), sous b), et de l'article 8 pour toute augmentation du parc de véhicules postérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur de marchandises par route avant l'entrée en vigueur de la présente loi au moyen de véhicules dont la masse maximale autorisée se situe entre plus de 3,5 et 6 tonnes, doivent au 1er octobre 2001 produire, sans préjudice toutefois des dispositions de l'article 3, la preuve qu'elles satisfont aux dispositions de l'article 6, paragraphe (1), sous b), et de l'article 8.

Art. 11. Le Ministre peut refuser l'autorisation visée à l'article 1er de la présente loi aux nationaux d'Etats qui ne sont pas membres de l'Union Européenne ou de l'Espace Economique Européen, si lesdits Etats n'accordent pas un régime de réciprocité aux nationaux luxembourgeois. En cas d'octroi de l'autorisation, la validité de celle-ci ne peut dépasser trois ans.

Art. 12. Ni les dispositions de la présente loi ni celles de la loi d'établissement du 28 décembre 1988 ne sont applicables aux transporteurs non résidents qui effectuent des transports internationaux au Grand-Duché, sans y avoir aucun établissement.

Art. 13. Les ressortissants des Etats membres de l'Union Européenne ou de l'Espace Economique Européen, qui ne sont pas établis au Grand-Duché sont admis à y effectuer des transports nationaux de voyageurs ou de marchandises par route dans les conditions prévues par la législation communautaire fixant les règles de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un Etat membre.

Les ressortissants des Etats non membres de l'Union Européenne, qui ne sont pas établis au Grand-Duché sont admis à y effectuer des transports nationaux de voyageurs ou de marchandises par route dans les conditions fixées en vertu d'un traité international réglementant l'accès au marché des transports et nationaux de voyageurs et de marchandises par route au Grand-Duché de Luxembourg sur la base du principe de réciprocité.

Un règlement grand-ducal, pris sur la base de l'article 37 de la Constitution et de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, fixe les modalités d'exécution et les pénalités des infractions au règlement du Conseil des Communautés Européennes.

Art. 14. (1) Les infractions et tentatives d'infractions aux dispositions des articles 1, 5, 6, 7, 10 et 13 de la présente loi et à ses règlements d'exécution sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de dix mille à cinq millions de francs ou d'une de ces peines seulement. Les dispositions de l'article 22 (1) de la loi modifiée du 28 décembre 1988 sont applicables aux infractions commises sous l'empire de la présente loi.

(2) Les dispositions pénales prévues aux articles 22, 23 et 24 de la loi modifiée du 28 décembre 1988 sont applicables aux établissements visés à la présente loi spéciale et à ses règlements d'exécution.

Art. 15. La loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route est abrogée, sans préjudice toutefois des dispositions de l'article 10 (2) de la présente loi. Elle reste cependant applicable aux infractions commises sous son empire.

Les règlements grand-ducaux pris en exécution de la loi précitée du 3 octobre 1991 restent en vigueur jusqu'à leur remplacement dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente loi.

Art. 16. La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois après sa publication au Mémorial.

ANNEXE I

1. Liste des matières visées à l'article 9

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation de la capacité professionnelle par les Etats membres doivent porter au moins sur les matières visées dans la présente liste, respectivement pour le transport routier des marchandises et pour le transport routier des voyageurs. Au sujet de ces matières, les candidats transporteurs routiers doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour diriger une entreprise de transports.

Le niveau minimal des connaissances, tel qu'indiqué ci-dessous, ne peut pas être inférieur au niveau 3 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe de la décision 85/368/CEE ⁽¹⁾, c'est-à-dire au niveau atteint par une formation acquise lors de la scolarité obligatoire complétée soit par une formation professionnelle et une formation technique complémentaire, soit par une formation technique scolaire ou autre, de niveau secondaire.

A. Eléments de droit civil*Transport routier de marchandises et de voyageurs*

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les principaux contrats en usage dans les activités du transport routier ainsi que les droits et obligations qui en découlent;
- 2) être capable de négocier un contrat de transport légalement valide, notamment en ce qui concerne les conditions de transport.

Transport routier de marchandises

- 3) pouvoir analyser une réclamation de son commettant concernant des dommages résultant soit de pertes ou d'avaries survenues à la marchandise en cours de transport soit du retard à la livraison, ainsi que les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle;
- 4) connaître les règles et obligations découlant de la convention CMR relative au contrat de transport international de marchandises par route.

Transport routier de voyageurs

- 5) pouvoir analyser une réclamation de son commettant concernant des dommages occasionnés aux voyageurs ou à leurs bagages lors d'un accident survenu en cours de transport ou concernant des dommages dus au retard ainsi que les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle.

B. Eléments de droit commercial*Transport routier de marchandises et de voyageurs*

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les conditions et formalités prévues pour exercer le commerce et les obligations générales des commerçants (immatriculation, livres de commerce, etc.) ainsi que les conséquences de la faillite;
- 2) avoir des connaissances appropriées des diverses formes de société commerciales ainsi que de leurs règles de constitution et de fonctionnement.

(1) Décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre les Etats membres des Communautés européennes (JO L 199 du 31.7.1985, p. 56).

C. Eléments de droit social

Transport routier de marchandises et de voyageurs

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître le rôle et le fonctionnement des différentes institutions sociales intervenant dans le secteur du transport routier (syndicats, comités d'entreprises, délégués du personnel, inspecteurs du travail, etc.);
- 2) connaître les obligations des employeurs en matière de sécurité sociale;
- 3) connaître les règles applicables aux contrats de travail relatifs aux différentes catégories de travailleurs des entreprises de transport routier (forme des contrats, obligations des parties, conditions et durée du travail, congés payés, rémunération, rupture du contrat, etc.);
- 4) connaître les dispositions du règlement (CEE) No 3820/85 ⁽¹⁾ ainsi que du règlement (CEE) No 3821/85 ⁽²⁾ et les mesures pratiques d'application de ces règlements.

D. Eléments de droit fiscal

Transport routier de marchandises et de voyageurs

Le candidat doit notamment connaître les règles relatives:

- 1) à la TVA sur les services de transport;
- 2) à la taxe de circulation des véhicules;
- 3) aux taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route ainsi qu'aux péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures;
- 4) aux impôts sur le revenu.

E. Gestion commerciale et financière de l'entreprise

Transport routier de marchandises et de voyageurs

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les dispositions légales et pratiques concernant l'utilisation des chèques, des lettres de change, des billets à ordre, des cartes de crédit et des autres moyens ou méthodes de paiement;
- 2) connaître les différentes formes de crédit (bancaires, documentaires, cautionnement, hypothèques, leasing, renting, factoring, etc.) ainsi que les charges et les obligations qui en découlent;
- 3) savoir ce qu'est un bilan, comment il se présente et pouvoir l'interpréter;
- 4) pouvoir lire et interpréter un compte de résultat;
- 5) pouvoir procéder à l'analyse de la situation financière et de la rentabilité de l'entreprise, notamment sur la base de ratios financiers;
- 6) pouvoir préparer un budget;
- 7) connaître les différents éléments de son prix de revient (coûts fixes, coûts variables, fonds d'exploitation, amortissements, etc.) et pouvoir calculer par véhicule, au kilomètre, au voyage ou à la tonne;
- 8) pouvoir réaliser un organigramme relatif à l'ensemble du personnel de l'entreprise et organiser des plans de travail, etc.;
- 9) connaître les principes de l'étude du marché (marketing), de la promotion de ventes des services de transport, de l'élaboration de fichiers clients, de la publicité, des relations publiques, etc.;

(1) Règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 1).

(2) Règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 8). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) No 1056/97 de la Commission (JO L 154 du 12.6.1997, p. 21).

- 10) connaître les différents types d'assurances propres aux transports routiers (assurances de responsabilité, de personnes, de choses, de bagages) ainsi que les garanties et les obligations qui en découlent;
- 11) connaître les applications télématiques dans le domaine du transport routier.

Transport routier de marchandises

- 12) pouvoir appliquer les règles relatives à la facturation des services de transport routier de marchandises ainsi que connaître la signification et les effets des Incoterms;
- 13) connaître les différentes catégories d'auxiliaires de transport, leur rôle, leurs fonctions et leur statut éventuel.

Transport routier de voyageurs

- 14) pouvoir appliquer les règles concernant les tarifs et la formation des prix dans les transports publics et privés de voyageurs;
- 15) pouvoir appliquer les règles relatives à la facturation des services de transport routier de voyageurs.

F. Accès au marché

Transport routier de marchandises et de voyageurs

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les réglementations professionnelles pour les transports routiers pour compte de tiers, pour la location des véhicules industriels, pour la sous-traitance, notamment les règles relatives à l'organisation officielle de la profession, à son accès, aux autorisations pour les transports routiers intracommunautaires et extracommunautaires et au contrôle et aux sanctions;
- 2) connaître les réglementations relatives à l'instauration d'une entreprise de transport routier;
- 3) connaître les différents documents requis pour l'exécution des services de transport routier et pouvoir mettre en place des procédés de vérification pour assurer la présence, tant dans l'entreprise qu'à bord des véhicules, des documents conformes se rapportant à chaque transport effectué, notamment les documents relatifs au véhicule, au chauffeur, à la marchandise ou aux bagages.

Transport routier de marchandises

- 4) connaître les règles relatives à l'organisation du marché des transports routiers de marchandises, aux bureaux de fret, à la logistique;
- 5) connaître les formalités lors du passage des frontières, le rôle et la portée des documents T et des carnets TIR ainsi que les obligations et responsabilités qui découlent de leur utilisation.

Transport routier de voyageurs

- 6) connaître les règles relatives à l'organisation du marché des transports routiers de voyageurs;
- 7) connaître les règles pour la création de services de transport et pouvoir établir des plans de transport.

G. Normes et exploitation techniques

Transport routier de marchandises et de voyageurs

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les règles relatives aux poids et dimensions de véhicules dans les Etats membres ainsi que les procédures relatives aux transports exceptionnels dérogeant à ces règles;
- 2) pouvoir choisir, en fonction des besoins de l'entreprise, les véhicules ainsi que leurs éléments (châssis, moteur, organes de transmission, systèmes de freinage, etc.);

- 3) connaître les formalités relatives à la réception, l'immatriculation et le contrôle technique de ces véhicules;
- 4) pouvoir prendre en compte les mesures à prendre pour lutter contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur ainsi que contre le bruit;
- 5) pouvoir établir des plans d'entretien périodique des véhicules et de leur équipement.

Transport routier de marchandises

- 6) connaître les différents types d'engins de manutention et de chargement (hayons, conteneurs, palettes, etc.) et pouvoir mettre en place des procédés et des consignes relatives aux opérations de chargement et déchargement des marchandises (répartition de la charge, gerbage, arrimage, calage, etc.);
- 7) connaître les différentes techniques du transport combiné par ferroutage ou transroulage;
- 8) pouvoir mettre en oeuvre les procédures visant à respecter les règles relatives au transport de marchandises dangereuses et de déchets, notamment celles qui découlent de la directive 94/55/CE ⁽¹⁾, de la directive 96/35/CE ⁽²⁾ et du règlement (CE) No 259/93 ⁽³⁾;
- 9) pouvoir mettre en oeuvre les procédures visant à respecter les règles relatives au transport de denrées périssables, notamment celles qui découlent de l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP);
- 10) pouvoir mettre en oeuvre les procédures visant à respecter les réglementations relatives aux transports des animaux vivants.

H. Sécurité routière

Transport routier de marchandises et de voyageurs

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les qualifications requises du personnel de conduite (permis de conduire, certificats médicaux, attestations de capacité, etc.);
- 2) pouvoir mettre en place des actions pour s'assurer que les conducteurs respectent les règles, les interdictions et les restrictions de circulation en vigueur dans les différents Etats membres (limitations de vitesses, priorités, arrêt et stationnement, emploi des feux, signalisation routière, etc.);
- 3) pouvoir élaborer des consignes destinées aux conducteurs concernant la vérification des normes de sécurité relatives, d'une part à l'état du matériel de transport de son équipement et du chargement et, d'autre part concernant la conduite préventive;
- 4) pouvoir instaurer des procédures de conduite en cas d'accident et mettre en oeuvre des procédures appropriées pour éviter la répétition d'accidents ou d'infractions graves.

Transport routier de voyageurs

- 5) avoir des connaissances élémentaires de la géographie routière des Etats membres.

*

(1) Directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994, relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route (JO L 319 du 12.12.1994, p. 7). Directive modifiée par la directive 96/86/CE de la Commission (JO L 335 du 24.12.1996, p. 43).

(2) Directive 96/35/CE du Conseil du 3 juin 1996 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses (JO L 145 du 19.6.1996, p. 10).

(3) Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil du 1er février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'intérieur, à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne (JO L 30 du 6.2.1993, p. 1). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) No 120/97 (JO L 22 du 24.1.1997, p. 14).

ANNEXE Ibis

COMMUNAUTE EUROPEENNE

(Papier fort de couleur beige - Format DIN A4)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'Etat membre qui délivre l'attestation)

[Signe distinctif de l'Etat membre concerné ⁽¹⁾][Dénomination de l'autorité ou de l'organisme compétent ⁽²⁾]**CERTIFICAT DE CAPACITE PROFESSIONNELLE AU TRANSPORT NATIONAL
[ET INTERNATIONAL] ⁽³⁾ DE MARCHANDISES [VOYAGEURS] ⁽³⁾ PAR ROUTE**

[No

Nous ⁽²⁾, certifionsa) que ⁽⁴⁾

né(e) à, le

a subi avec succès les épreuves de l'examen (année:; session:) ⁽⁵⁾ organisé pour l'obtention du certificat de capacité professionnelle au transport national [et international] ⁽³⁾ de marchandises [voyageurs] ⁽³⁾ par route, conformément aux dispositions deb) que la personne visée au point a) est habilitée à faire valoir sa capacité professionnelle dans une entreprise de transport de marchandises [de voyageurs] ⁽³⁾ par route:

- effectuant uniquement des transports nationaux dans l'Etat membre ayant délivré le certificat
- effectuant des transports internationaux ⁽³⁾.

Le présent certificat constitue la preuve suffisante de la capacité professionnelle visée à l'article 10, paragraphe 1, de la directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

Délivré à, le

.....

(1) Signe distinctif de l'Etat: (B) Belgique, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (IRL) Irlande, (I) Italie, (L) Luxembourg, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (P) Portugal, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

(2) Autorité ou organisme préalablement désigné à cet effet, par chaque Etat membre de la Communauté européenne, pour délivrer la présente attestation.

(3) Biffer la mention inutile.

(4) Nom et prénoms: lieu et date de naissance.

(5) Identification de l'examen.

EXPOSE DES MOTIFS

La directive 96/26/CE vise à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement des transporteurs de marchandises et de voyageurs par route en codifiant les directives antérieures et en consolidant certaines dispositions, sans en modifier la philosophie. Il ne s'agit donc pas d'une directive à transposer.

Tel n'est pas le cas de la directive 98/76/CE, qui prend en compte l'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède et vise plus particulièrement, sur le fond, à réduire la diversité, d'un Etat membre à l'autre, en ce qui concerne les conditions de capacité financière et de capacité professionnelle. Les dispositions y relatives ont par conséquent été précisées en vue de parvenir à une harmonisation plus poussée au niveau des différents Etats membres.

Par ailleurs le champ d'application de la directive a été élargi. En effet les dispositions y prévues s'appliquent désormais également aux transporteurs de marchandises par route qui utilisent des véhicules dont la masse maximale se situe entre plus de 3,5 tonnes et 6 tonnes, alors qu'auparavant seuls les véhicules de plus de 6 tonnes étaient visés.

Cependant, la possibilité de dispenser dans certaines conditions ces transporteurs de tout ou partie des dispositions de la directive a été aménagée à côté des autres dispenses qui figuraient déjà aux précédentes directives et qui ont été reprises à la présente loi.

Une innovation importante concerne donc la condition tenant à la capacité financière dont doit pouvoir disposer tout transporteur concerné par la directive. Ce critère remonte à la loi du 17 novembre 1978 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux. Il avait été repris par les directives et donc les lois de transposition successives. Le concept de la capacité financière a invariablement consisté à „disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise“. Cet objectif pouvait être atteint par les Etats membres de différentes façons, ce qui a entraîné une grande diversité de traitement préjudiciable à l'harmonisation du secteur. Notre pays a traditionnellement adopté le système de caution ou de garantie bancaire parce qu'il n'est pas trop pénalisant pour les entreprises (les sommes ne sont en principe pas immobilisées en cas de garantie bancaire) et surtout parce qu'il est facile à mettre en oeuvre. Cette approche a par conséquent été reconduite à la présente loi.

Dans le cadre de la loi du 17 novembre 1978 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, le montant de la garantie ou de la caution s'élevait à 350.000.– francs par entreprise. Avec la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route, on est passé de ce système forfaitaire quelque peu discriminatoire et inefficace à un système de garantie ou de caution tenant compte du nombre de véhicules utilisés.

La directive 98/76/CEE a encore précisé et resserré le montant de la capacité financière qui doit obligatoirement s'élever à un montant minimum nettement plus élevé – ce qui en pratique aura sans doute l'effet d'harmonisation voulu car ce montant minimum risque fort d'être celui retenu par la plupart des Etats membres – de 9.000 euros pour le premier véhicule utilisé et de 5.000 euros pour chaque véhicule supplémentaire.

La directive élargit par ailleurs la liste des infractions susceptibles d'être perpétrées par le transporteur. Ces infractions peuvent le cas échéant entraîner la perte de l'honorabilité professionnelle du transporteur ce qui aura pour conséquence le refus ou le retrait de l'accès à la profession. Parmi les infractions nouvelles qui sont citées à la directive, il faut mentionner la protection de l'environnement et le respect des règles relatives à la responsabilité professionnelle.

S'agissant du Grand-Duché de Luxembourg, ces infractions pouvaient déjà être prises en considération pour évaluer l'honorabilité professionnelle du requérant. En effet la condition d'honorabilité professionnelle y est élevée en principe général et est évaluée sur base de tous les éléments apportés par le casier judiciaire et l'enquête administrative.

Le projet de loi en discussion vise à intégrer l'apport des directives et, par la même occasion, à prendre en compte les particularités nationales ainsi que les enseignements apportés sous l'empire de l'ancien texte concernant les transporteurs routiers.

Une approche consistant à n'inclure dans la présente loi que les seules dispositions spécifiques aux transporteurs a ainsi été retenue. Les dispositions du droit commun qui figurent notamment à la loi modifiée d'établissement du 28 décembre 1988 n'ont donc pas été reprises au sein de la présente loi sur les transports, contrairement à la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de

voyageurs et de transporteur de marchandises par route qui regroupait les dispositions du droit commun d'établissement et celles spécifiques aux transporteurs.

En effet la loi d'établissement, c'est-à-dire le droit commun en matière d'accès à la profession, s'applique chaque fois qu'il n'est pas disposé autrement par la loi spéciale, en l'occurrence la loi sur l'établissement des transporteurs. En cas de conflit, il est de principe juridique constant que la loi spéciale prime le droit commun.

Cependant pour plus de transparence, une disposition de la présente loi rappelle ce principe et il est par ailleurs fait référence à plusieurs occasions à l'application du droit commun, en plus de l'application des dispositions de la loi spéciale, par souci de clarté.

Outre les doubles emplois, sont ainsi également évités tous les oublis et incohérences consécutifs à une modification d'une seule des deux lois, alors qu'au départ les deux corps de loi distincts mais complémentaires comportaient volontairement des dispositions identiques. A titre d'illustration on peut évoquer quelques exemples: en matière de droit commun d'établissement la loi d'établissement du 28 décembre 1988 telle qu'elle a été modifiée a fait disparaître le recours en réformation, tandis qu'on a „oublié“ d'effectuer la même modification au sein de la loi spéciale sur les transporteurs, de sorte que deux régimes de recours coexistent. Il en va de même en ce qui concerne le nombre de succursales, limité au départ à 5 dans la loi d'établissement du 28 décembre 1988 et dans la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route, mais qui n'est désormais plus limité dans la seule loi d'établissement.

Le critère de l'établissement stable figurant à la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route, qui n'était pas prévu en tant que tel aux directives successives, est d'une grande importance pour le Grand-Duché de Luxembourg dont le territoire exigu permet difficilement de vérifier si le transporteur, dont les véhicules ne sont que difficilement localisables, y a une activité réelle ou au contraire une activité fictive motivée par des avantages fiscaux et sociaux.

Ce critère s'étant avéré relativement inopérant dans la pratique (établissement stable au sens du droit fiscal), il est apparu nécessaire de retenir une approche plus aboutie et d'améliorer les possibilités de recherche des infractions afin de pouvoir sanctionner plus efficacement les abus.

Par ailleurs, et comme cela a déjà été le cas à l'occasion de la transposition des précédentes directives, la terminologie utilisée au texte de la directive a été adaptée au cadre juridique luxembourgeois.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er.

L'art.1er (3) de la loi sur le droit d'établissement du 28 décembre 1988 dispose que cette dernière n'est pas applicable aux professions faisant l'objet d'une loi spéciale: l'article premier, alinéa 1er de la présente loi prévoit donc une exception à ce principe, comme cela est par ailleurs prévu à la loi du 6 juin 1990 relative aux activités de gardiennage, ou encore à la loi du 14 juin 1994 sur les agences de voyage.

L'alinéa 2 rappelle que les dispositions du droit commun s'appliquent en plus de celles de la présente loi. Le principe juridique selon lequel la loi spéciale doit jouer d'abord et primer une disposition concurrente du droit commun est bien établi mais il est préférable de l'inclure dans le présent projet de loi pour éviter tout litige ultérieur et toute insécurité juridique éventuelle.

En effet, même si la loi sur les transporteurs est une loi spéciale, il y est fait référence à la procédure d'autorisation d'établissement de la loi du 28 décembre 1988 et c'est en outre le membre du gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement qui délivre les autorisations pour les transporteurs.

Dans le même ordre d'idées, il est préférable de préciser que la loi d'établissement, c'est-à-dire le droit commun en matière d'accès à la profession, s'applique chaque fois qu'il n'est pas disposé autrement par la loi spéciale, autrement dit la loi sur les transporteurs.

Seules les dispositions spécifiques aux transporteurs figurent dès lors à la loi sur les transporteurs.

Tous les oublis ou doubles emplois sont ainsi éliminés lorsque les dispositions de la loi d'établissement ne sont pas reprises dans la loi sur les transporteurs, comme cela s'était produit sous l'empire de

la précédente loi. Un exemple: en matière de droit d'établissement, la loi du 28 décembre 1988 a été modifiée par la loi du 4 novembre 1997 qui a fait disparaître le recours en réformation, tandis qu'on a „oublié“ d'effectuer la même modification au sein de la loi sur les transporteurs, de sorte que deux régimes de recours coexistaient! Même chose pour le nombre de succursales, limité à 5 dans la loi du 3 octobre 1991 sur les transporteurs et qui n'est plus limité dans la loi d'établissement.

Il n'est donc pas opportun de reprendre les dispositions de la loi d'établissement ensemble avec celles du transporteur sous le couvert d'un même texte, en faisant double emploi et en risquant un jour des disparités. Il semble plus logique de laisser le droit d'établissement dans un texte unique et de n'inclure dans la loi sur les transporteurs que les seuls éléments spécifiques à la profession.

Article 2.

Les définitions et la terminologie utilisées à la directive ont été adaptées au droit luxembourgeois. Le terme d'„entreprise“ usité à la directive et repris à la précédente loi sur les transporteurs a été écarté.

En effet, les auteurs des précédentes lois relatives aux transporteurs avaient en particulier soulevé l'incompatibilité du terme „entreprise“ tel qu'utilisé aux directives successives avec le droit luxembourgeois qui ne connaît que des personnes physiques et morales. Ils avaient dans ces conditions adapté les différentes terminologies tout en continuant d'utiliser le terme „entreprise“.

Le présent texte a cependant écarté complètement le terme „entreprise“ qui a été systématiquement remplacé par „personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route“ ou par „transporteurs“, ces termes étant suffisamment définis au présent article pour ne pas entraîner d'équivoque.

Par ailleurs, la définition d'un „établissement“ a été modifiée afin de mieux répondre aux difficultés et aux pratiques abusives qui se sont développées sous l'empire de la législation précédente.

Dans le droit d'établissement, le droit d'exercer une activité est en effet toujours lié à la localisation de l'entreprise, contrairement à la prestation de services qui ne nécessite pas d'établissement et qui est liée à la présence temporaire et occasionnelle dans un Etat membre de l'Union européenne. Dans ces conditions, une activité exercée de manière continue et à titre permanent dans un Etat membre exige un établissement.

Or, il est apparu que la notion d'établissement stable d'après la définition du droit fiscal en matière d'impôts directs figurant à la loi du 3 octobre 1991 était insuffisante, la définition du droit fiscal ne pouvant être mise en oeuvre qu'après 18 mois d'activité environ et ne permettant par ailleurs pas de lutter contre toutes les astuces, ce qui a permis aux sociétés „boîtes aux lettres“ de fleurir.

Le contrôle de cette obligation, déjà difficile en lui-même, ne pouvait donc en outre se faire qu'a posteriori.

La nouvelle définition a pour ambition d'assurer une stabilité plus aboutie de l'établissement du transporteur et de contrôler plus efficacement la conformité de l'activité des transporteurs avec l'ensemble des dispositions légales et réglementaires qui leurs sont applicables. Elle consiste en une énumération d'éléments objectifs rendant possibles tant un contrôle administratif effectif par les organes désignés à cette fin qu'une appréciation objective par le membre du gouvernement compétent, notamment dans le cadre d'une décision de refus ou de retrait d'une autorisation gouvernementale octroyant l'accès à la profession de transporteur routier.

S'il est clair que dans la pratique il ne sera pas toujours possible de vérifier le respect de ces éléments objectifs avant l'octroi d'une autorisation de commerce (lorsque la demande en autorisation constitue dans un premier temps une démarche initiale purement administrative avant d'effectuer les investissements afférents à l'activité proprement dite, par exemple), la nouvelle définition crée de nouvelles possibilités pour s'assurer assez rapidement de l'effectivité et de la conformité de l'activité de transporteur envisagée.

Enfin, l'article 5 de la présente loi, qui met en oeuvre l'obligation de disposer d'un établissement tel que nouvellement défini, désigne les personnes chargées d'en vérifier l'existence. Il s'agit par référence à l'article 22 nouveau de la loi d'établissement du 28 décembre 1988 des officiers de la police judiciaire, des agents de police et des agents de la gendarmerie (aujourd'hui d'ailleurs regroupés au sein de la Police Grand-Ducale) ainsi que certains agents de l'Administration des douanes et accises. Ces personnes ont à cette occasion la qualité d'officiers de police judiciaire.

Article 3.

L'article 2, 1. de la directive a prévu de nouveaux seuils pour l'application de ses dispositions. Sont donc désormais concernés les transporteurs de marchandises dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, au lieu de 6 tonnes auparavant. La terminologie a par ailleurs été adaptée aux définitions et aux appellations usitées en matière de transports au Grand-Duché de Luxembourg.

L'article 2, 2. a) et b), et l'article 2, 3. de la directive offrent cependant la possibilité de dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie de ses dispositions certains transporteurs. Des dispositions similaires, mais moins étendues au regard des possibilités de la présente directive, existaient déjà à l'article 9, al. 5 de la loi de 1991 parce qu'on avait alors fait le choix de dispenser certains transporteurs de la condition de capacité financière.

Comme par le passé, les dispenses en elles-mêmes seront mises en oeuvre par règlement grand-ducal d'exécution après consultation ou information, selon le cas, de la Commission européenne. Cela permet une mise en oeuvre plus rapide de la présente loi et permet en outre de moduler plus aisément ces dispenses si cela devait s'avérer nécessaire.

Le paragraphe 5 dispose que les transporteurs non visés à la présente loi tombent entièrement et exclusivement sous le champ d'application de la loi modifiée d'établissement du 28 décembre 1988 et de ses règlements d'exécution.

Article 4.

La loi du 3 octobre 1991 prévoyait que le titulaire de l'autorisation d'établissement de transporteur de voyageurs par route pouvait effectuer, avec cette autorisation, le métier de loueur de taxis et d'ambulances. Dans un même ordre d'idées, il apparaît opportun de prévoir que le titulaire de l'autorisation d'établissement de transporteur de voyageurs par route peut en outre effectuer la location de véhicules sans chauffeur.

En effet, la faculté pour le transporteur de voyageurs par route de se livrer à l'activité commerciale de location de véhicules sans chauffeur était également possible, car sa qualification professionnelle le lui permet mais il fallait que le requérant effectue une démarche spécifique dans ce sens et il se voyait octroyer une autorisation supplémentaire et distincte pour cette activité. Inclure directement et automatiquement l'autorisation de faire la location de véhicules sans chauffeur dans l'autorisation d'établissement de transporteur amène une simplification administrative puisqu'une demande complémentaire qui était dès le départ prévisible n'aura plus besoin d'être introduite.

La référence à la législation en matière artisanale a pour but de rappeler que les transporteurs qui sont également loueurs de taxis ou ambulances, activité relevant du métier secondaire de loueur de taxis et d'ambulances, No 510-11 de la liste des métiers principaux et secondaires du secteur artisanal établie au règlement grand-ducal du 19 février 1990, doivent dès lors respecter les obligations relatives à l'exercice d'une activité artisanale, notamment l'affiliation à la Chambre des métiers.

Article 5.

Même si l'article 1er prévoit que les dispositions en matière de droit d'établissement s'appliquent à la présente loi, il est apparu opportun d'effectuer un renvoi clair à la procédure de droit commun applicable aux demandes d'autorisation d'établissement, dont fait partie celle du transporteur visé à la présente loi.

Dans le même ordre d'idées, il a paru préférable de rappeler par une brève référence aux dispositions de la loi modifiée d'établissement du 28 décembre 1988 que l'autorisation peut être refusée ou révoquée en cas d'absence d'établissement au sens de la présente loi, mais bien entendu également sur base des dispositions de la loi de 1988 précitée.

Comme indiqué au commentaire de l'article 2, le présent article arrête le principe de l'obligation de disposer d'un établissement, tel que nouvellement défini, et désigne les personnes chargées d'en vérifier l'existence ainsi que les modalités de leur action. Il s'agit, par référence à l'article 22 nouveau de la loi d'établissement du 28 décembre 1988 des officiers de la police judiciaire, des agents de police et des agents de la gendarmerie (aujourd'hui d'ailleurs regroupés au sein de la Police Grand-Ducale) ainsi que certains agents de l'Administration des douanes et accises. Ces personnes ont à cette occasion la qualité d'officiers de police judiciaire.

Article 6.

(1) Comme à la loi du 3 octobre 1991, les conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route sont ici désignées. Les articles qui suivent précisent ces conditions dans la mesure où elles diffèrent en partie ou complètement des conditions d'accès à la profession déterminées par le droit commun en matière de droit d'établissement.

(2) Cette disposition existait déjà aux anciennes directives et figurait à ce titre à la loi du 3 octobre 1991. Elle est reprise à la présente loi et permet au transporteur personne physique qui ne satisfait pas à la condition de qualification professionnelle d'exercer la profession de transporteur à condition de désigner une autre personne qui satisfait aux conditions requises et qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise.

(3) Cette disposition existait déjà aux anciennes directives et figurait à ce titre à la loi du 3 octobre 1991. Elle reprend les exigences de la loi modifiée d'établissement du 28 décembre 1988 en les adaptant aux particularités de la présente loi.

Article 7.

La condition de l'honorabilité est en réalité déjà couverte par celle de la loi modifiée d'établissement du 28 décembre 1988 mais il semble opportun, tout en rappelant brièvement le principe, de mettre l'accent sur certains éléments affectant l'honorabilité qui sont spécifiques à l'exercice de l'activité des transporteurs.

A noter que par rapport aux précédentes directives, la protection de l'environnement ainsi que les autres règles relatives à la responsabilité professionnelle ont été introduites à l'art. 3, 2. c) de la directive. Il s'agit donc d'une innovation apportée par la directive.

Article 8.

Ce critère de capacité financière remonte à la loi du 17 novembre 1978 sur les transporteurs et avait été repris par les directives et donc les lois de transposition successives. Le concept de la capacité financière a invariablement consisté à „disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise“.

Dans le cadre de la loi du 17 novembre 1978, le montant de la garantie ou de la caution s'élevait à 350.000.- francs par entreprise.

Avec la loi du 3 octobre 1991, on est passé de ce système forfaitaire quelque peu discriminatoire et inefficace à un système de garantie ou de caution tenant compte du nombre de véhicules utilisés. A chaque véhicule correspond une garantie ou une caution située dans la fourchette prévue à la directive. Par ailleurs, les banques effectuent en principe de facto un contrôle de la situation économique et de la viabilité de l'entreprise avant d'accorder une garantie.

Pour favoriser l'harmonisation, le concept de capacité financière a cependant été précisé et resserré par la directive à transposer. La directive prévoit désormais au titre de la capacité financière un montant minimum de 9.000 euros pour un seul véhicule utilisé, puis de 5.000 euros pour chaque véhicule supplémentaire.

Deux options pouvaient être envisagées en vue de la mise en oeuvre de cette condition de capacité financière. La première, qui a été retenue, ne fait que reprendre le principe d'une garantie bancaire tout en précisant comment doit être évaluée la capacité financière, qui consiste toujours à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise, même si dans la pratique, les établissements bancaires exigent malheureusement parfois un dépôt sur un compte bloqué d'une somme correspondant au montant de la garantie bancaire.

La deuxième option aurait consisté à prévoir une évaluation comptable de la capacité financière. L'entreprise aurait alors apporté périodiquement un rapport établi par un homme de l'art qui atteste d'une capacité financière suffisante. Cette option aurait cependant représenté le désavantage de ne pas offrir la même liquidité qu'une garantie bancaire.

Une alternative similaire existait déjà dans la directive de 1989, transposée en droit national par la loi du 3 octobre 1991 sur les transporteurs, mais le système de la garantie ou du cautionnement avait également été retenu à l'époque.

Sur le fond, le texte de cet article n'a donc pas changé par rapport à la même disposition contenue dans la loi du 3 octobre 1991 sur les transporteurs routiers.

La précision que la capacité financière doit être adaptée au parc des véhicules a cependant été retirée car elle est superflue, la condition de capacité devant correspondre en permanence aux conditions prévues à la loi et à ses règlements grand-ducaux d'exécution. Par ailleurs, un règlement grand-ducal doit justement préciser le montant, les modalités, l'utilisation et l'adaptation de la garantie ou du cautionnement prévus aux fins de la preuve de la capacité financière.

Ce règlement grand-ducal prendra en compte les montants minimum prévus à la directive au titre de la capacité financière, soit 9.000 euros pour le premier véhicule utilisé et 5.000 euros pour chaque véhicule supplémentaire.

Enfin, la possibilité de dispense ministérielle de la condition de capacité financière prévue à l'article 7, paragraphe (1), b) de la loi du 3 octobre 1991 pour les transporteurs de voyageurs et les transporteurs de marchandises par route dont les activités se limitent au marché national a été retirée du présent article parce qu'elle est englobée dans les dispenses de l'article 3 de la présente loi.

Article 9.

La directive prévoit, comme celles qui l'ont précédé, la faculté pour les Etats membres d'organiser un examen allégé pour les personnes ayant une expérience de 5 années dans une entreprise de transporteur à un niveau de direction mais cela obligerait à prévoir deux examens distincts, ce qui n'est pas souhaitable pour nos moyens qui sont limités. La loi du 3 octobre 1991 prévoyait un seul examen et cette approche est reconduite à la présente loi.

Par ailleurs, les titulaires de diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique ayant une bonne connaissance des matières enseignées peuvent être dispensés totalement ou partiellement de l'application des dispositions relatives à la capacité professionnelle, cette possibilité étant prévue à la directive.

Un règlement grand-ducal précisera les diplômes en question ainsi que les modalités de cette dispense.

Il est prévu à ce sujet que ce règlement grand-ducal ne dispense les personnes visées que des cours mais pas de l'examen, dans la suite des textes précédents.

Le paragraphe 3 précise que des attestations délivrées par les autorités désignées à cet effet par les Etats membres doivent être produites à titre de preuve de la capacité professionnelle s'agissant des ressortissants des autres Etats membres, conformément au modèle figurant à l'annexe de la présente loi. Cette disposition, également contenue dans les directives précédentes, n'avait pas été transposée par la loi du 3 octobre 1991 et l'exigence de l'attestation par le Ministère des Classes Moyennes avait provoqué un recours devant le tribunal administratif. Même si dans ce cas précis le Ministère avait obtenu gain de cause, il est indispensable d'apporter une sécurité juridique en apportant cette précision. Par ailleurs, un modèle harmonisé d'attestation, comme pour les attestations CEE de la directive 64/427 Industrie et Artisanat, est prévu.

Article 10.

(1) Cette disposition met en oeuvre le principe de libre établissement des transporteurs ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne.

(2) Cette disposition a pour but de préserver le droit acquis des personnes établies sous l'empire des législations antérieures en ce qui concerne la capacité professionnelle, ces personnes ayant par ailleurs pour la plupart démontré leur aptitude professionnelle depuis de nombreuses années.

(3) Cette disposition a pour but de ménager un délai d'adaptation aux nouvelles règles de capacité financière pour les personnes établies sous l'empire des législations antérieures, ces personnes ne pouvant en effet pas bénéficier d'un droit acquis pour le parc de véhicules existant. La directive prévoit néanmoins que la capacité financière doit être adaptée endéans 2 années de la transposition au parc existant tout en instaurant une date butoir au 1er octobre 2001, ce qui diminuera la période d'adaptation en raison du retard de transposition de la directive par la présente loi.

Le nouveau parc doit cependant répondre immédiatement aux nouvelles dispositions de la présente loi.

Il est rappelé que le transporteur de marchandises par route utilisant des véhicules dont le poids maximal autorisé se situe entre plus de 3,5 et 6 tonnes peut, dans des cas déterminés, être dispensé notamment de la capacité financière en vertu des dispositions de l'article 3 de la présente loi.

Article 11.

Une disposition analogue existait à la loi du 3 octobre 1991. Elle a pour but de régler l'établissement des ressortissants d'Etats qui ne sont membres ni de l'Union européenne, ni de l'Espace économique européen et pose le principe de la réciprocité.

Article 12.

Une disposition identique existait à la loi du 3 octobre 1991. Elle garantit la libre prestation de services de transports en écartant de l'application des dispositions relatives au droit d'établissement les transporteurs non résidents, c'est-à-dire qui ne disposent pas d'un établissement au Grand-Duché de Luxembourg. La situation de ces transporteurs est réglée à l'article 13.

Article 13.

Une disposition similaire existait à la loi du 3 octobre 1991. Elle a pour but, d'une part, de rappeler l'application des règles communautaires en matière d'accès aux transports nationaux pour les ressortissants d'Etats qui sont membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen mais qui ne sont pas établis au Grand-Duché de Luxembourg, autrement dit les prestataires de services. Elle pose d'autre part le principe de l'application des traités internationaux, sous réserve de réciprocité, s'agissant de l'accès aux transports nationaux des ressortissants d'Etats tiers qui ne sont pas établis au Grand-Duché de Luxembourg.

Article 14.

Le transporteur est soumis aux dispositions de droit commun de la loi modifiée d'établissement du 28 décembre 1988 ainsi qu'à celles de la présente loi spéciale. Des incriminations sont donc prévues en cas d'infraction ou de tentative d'infraction à la présente loi. La recherche et la constatation de ces infractions est identique dans les deux cas.

Par ailleurs, le siège d'exploitation non autorisé ou prohibé du transporteur peut être fermé conformément à la procédure prévue aux articles 22, 23 et 24 de la loi d'établissement précitée.

Article 15.

Afin d'éviter toute discussion ultérieure au sujet des dispositions applicables aux transporteurs et d'éviter que certaines situations échappent au droit, il est nécessaire d'abroger formellement la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et de prévoir qu'elle reste cependant applicable aux infractions commises sous son empire.

Dans le même ordre d'idées, il est nécessaire de prévoir que les règlements grand-ducaux pris en exécution de la loi précitée du 3 octobre 1991 restent en vigueur jusqu'à leur remplacement dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente loi.

Article 16.

Il s'agit d'une formule d'entrée en vigueur. Le délai de trois mois pour l'entrée en vigueur est destiné à permettre aux départements de prendre les dispositions administratives nécessaires et aux candidats-transporteurs de s'adapter au nouveau régime.

