

N° 8180

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**fixant les conditions relatives à l'organisation
des transports sanitaires terrestres non urgents**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 22.3.2023

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Santé et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Article unique.— Notre Ministre de la Santé est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi fixant les conditions relatives à l'organisation des transports sanitaires terrestres non urgents

Palais de Luxembourg, le 17 mars 2023

La Ministre de la Santé,

Paulette LENERT

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

Au Grand-Duché de Luxembourg, la loi règle le transport des urgences dans le cadre de l'aide médicale urgente. Ainsi, suivant l'article 4 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) a e.a. pour mission la mise en œuvre des secours aux personnes victimes de détresses vitales et d'accidents, ainsi que de leur transport en ambulance dépêché par le central des secours d'urgence vers un service d'urgence d'un centre hospitalier participant au service de garde.

Cette loi ne concerne dès lors pas les transports de malades considérés comme non-urgents.

Abrogée par la loi du 27 mars 2018 précitée, la loi du 12 juin 2004 portant création d'une Administration des services de secours, avait prévu (article 34) qu'un règlement grand-ducal pouvait déterminer les conditions et modalités des transports de malades ou de blessés en dehors des situations d'urgence.

Or, force est de constater que cette disposition, qui n'a pas été reprise par la loi précitée du 27 mars 2018, n'a pas été exécutée.

Toujours est-il qu'en raison de l'augmentation importante du nombre de transports non-urgents, combinée au fait que les transports sanitaires non-urgents ne rentrent pas dans le champ de compétence

du CGDIS, qui n'intervient dans ces cas uniquement qu'en cas de carence, de nombreuses entreprises et sociétés proposant leurs services pour effectuer ces transports ont vu le jour au courant des dernières années.

Dans la mesure où ces différents prestataires se sont équipés de divers véhicules, il est nécessaire de fixer un cadre légal afin de pouvoir garantir la prise en charge et le transport de ces malades dans des conditions de confort, de sécurité et d'hygiène.

Partant du constat que les personnes qui font l'objet du transport en ambulance en dehors des missions dévolues au CGDIS sont par définition des personnes à l'état de santé fragilisé, il est important de pouvoir préserver leur état de santé.

Force est toutefois de souligner que la situation actuelle n'est pas satisfaisante ni d'un point de vue de santé publique ni d'un point de vue de couverture en matière de sécurité sociale. D'un côté les standards de qualité et de formation relatifs aux transports de malades ne sont pas clairs, ce qui peut entraîner un risque pour les malades en cas de prise en charge inadéquate.

Les professionnels exploitant une entreprise de transport sanitaire terrestre se trouvent de surcroît dans une situation d'insécurité juridique, notamment par rapport à leurs droits et obligations. Précisons que le contrat de transport met à la charge du transporteur/du prestataire une obligation dite de sécurité de résultat.

Ainsi, et à l'instar de ce qui a cours dans nos pays voisins, il est prévu de fixer des conditions minimales auxquelles les ambulances destinées au transport des malades en dehors des missions dévolues au CGDIS, doivent satisfaire en ce qui concerne notamment l'équipement et l'hygiène des véhicules sanitaires terrestres, voire la formation du personnel effectuant le transport de cette catégorie de personnes.

Ainsi, le présent projet de loi fait la distinction entre deux types d'ambulances ; à savoir le véhicule sanitaire terrestre et le véhicule sanitaire léger. Le véhicule sanitaire terrestre constitue une ambulance pour le transport sanitaire de patients dont l'état de santé ne laisse pas présager qu'ils puissent devenir des patients en détresse.

Le véhicule sanitaire léger, qui est réservé au transport sanitaire d'un patient en position assise, peut également être équipé pour le transport de personnes dont l'autonomie est réduite. Ce type de véhicule, qui ne constitue pas un taxi au sens de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, requiert un agrément à délivrer par le ministre ayant la santé dans ses attributions.

Si le secteur des transports non urgents de malades n'est pas régi légalement, les frais de transport sont toutefois considérés par le Code de la sécurité sociale (article 17) comme des prestations à charge de l'assurance maladie.

Ainsi, les statuts de la Caisse nationale de santé (CNS) constituent à l'heure actuelle le seul instrument juridique qui règle, de façon minimale les transports non urgents effectués par les sociétés privées, en y prévoyant un certain nombre de conditions de prise en charge sans pour autant pouvoir imposer aux transporteurs des conditions liées à l'équipement des véhicules respectivement à la formation du personnel. Conformément aux dispositions de l'article 61, alinéa 2, point 11) du même code, une seule convention a été conclue entre la CNS et un prestataire de transport sanitaire pour couvrir le volet aérien, sans pour autant couvrir le volet terrestre ; ceci à défaut de terrain d'entente entre les différents secteurs s'occupant du transport des malades.

Il n'existe dès lors que très peu de transparence pour le patient sur la qualité de la prestation. Comme la tarification n'est pas réglementée, il appartient au patient avisé de demander des devis auprès de plusieurs prestataires afin de se faire une idée sur les tarifs pratiqués.

Les dépenses nettes de l'assurance maladie en matière de transport en ambulance par des sociétés privées (donc hors transports effectués par le CGDIS) s'élevaient en 2019 à 1.646.067€, en 2020 à 1.756.131 € et à 2.034.406 € en 2021. Les coûts liés aux transports intra-hospitaliers réalisés par les entreprises privées ne sont pas compris dans les montants pré-mentionnés. Les dépenses nettes ne constituent que la participation statutaire aux dépenses de la part de l'assurance maladie et ne reflètent pas le total du chiffre d'affaires des entreprises privées de transport par ambulance.

Force est de préciser qu'en dehors de rares transports sanitaires planifiés (excepté les transports inter-hospitaliers urgents et à soins intensifs) le CGDIS n'intervient que lorsque les personnes ont besoin d'une prise en charge d'urgence, voire médicale et qu'il n'existe pas d'alternative.

L'offre d'un transport sanitaire terrestre en dehors des missions dévolues au CGDIS, qui existe depuis un certain temps au Grand-Duché de Luxembourg, a besoin d'un cadre législatif et réglementaire clair et précis afin de garantir la qualité d'un tel service et de protéger efficacement les intérêts des patients ayant recours à de tels services.

Afin de pouvoir atteindre cet objectif, le projet de loi soumet toute activité de service de transport sanitaire terrestre à un agrément à délivrer par le ministre ayant la Santé dans ses attributions. A cette fin, le présent projet de loi s'inspire, en ce qui concerne les conditions d'octroi d'un agrément, tant de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique que de la loi du 15 décembre 2017 portant réglementation de l'activité d'assistance parentale.

Au-delà de cet agrément, le projet de loi prévoit des conditions relatives à la formation de chaque membre de l'équipage de tout véhicule sanitaire.

Le projet de loi crée un cadre légal de critères applicables aux véhicules et aux installations matérielles affectés aux transports sanitaires terrestres. Le projet de loi crée, dans le chef de tout exploitant d'un service de transport sanitaire terrestre, une obligation d'hygiène et de désinfection du véhicule sanitaire ; ceci afin de limiter la propagation de germes.

Cela étant, l'ensemble de ces mesures, qui ont pour finalité de garantir le même niveau de qualité à l'ensemble des usagers de ces transports, s'inscrivent dans le cadre de l'accord de coalition 2018-2023 qui prévoit qu'« un cadre légal sera fixé afin de pouvoir garantir la prise en charge et le transport de malades ou de blessés en-dehors des situations d'urgence, dans des conditions optimales de confort, de sécurité et d'hygiène. Il sera veillé à conventionner le secteur des ambulances privées afin d'organiser les transports secondaires inter-hospitaliers et de retour à domicile. ».

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous rubrique entend définir l'objectif général du présent projet de loi qui s'applique aux transports sanitaires terrestres en dehors des missions dévolues au Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) par l'article 4 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile.

Le présent projet est donc censé combler le vide juridique actuel conformément à l'accord de coalition du Gouvernement pour la période 2018 à 2023 où le gouvernement envisage de « fixer un cadre légal afin de pouvoir garantir la prise en charge et le transport des malades ou de blessés en-dehors des situations d'urgence, dans des conditions optimales de confort, de sécurité et d'hygiène. Il sera veillé à conventionner des ambulances privées afin d'organiser les transports secondaires inter-hospitaliers et de retour à domicile. ».

Article 2

Cet article définit différents termes qui reviennent dans le cadre du projet de loi sous rubrique.

Il définit ainsi au point 1^o ce qu'il faut entendre par « véhicule sanitaire terrestre » et au point 2^o ce qu'il faut entendre par « véhicule sanitaire léger ». Etant donné que le terme « ambulance » est déjà défini dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, pris en exécution de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, et que par conséquent cette double dénomination d'un type de véhicule pourrait prêter à confusion lors de l'immatriculation, il est proposé d'opter pour les termes « véhicule sanitaire terrestre » et « véhicule sanitaire léger » au sens de la loi en projet.

Il est également précisé que le terme « véhicule sanitaire » s'entend à la fois comme le « véhicule sanitaire terrestre » et le « véhicule sanitaire léger ».

Le point 4^o définit pour les besoins du présent projet de loi le terme de « patient ».

Les points 5^o et 6^o ont trait aux termes de « transport sanitaire terrestre » et de « transporteur sanitaire ».

Le point 7^o définit le « transport sanitaire terrestre par carence » qui peut être effectué par le CGDIS.

Article 3

Le présent article prévoit de soumettre toute activité de transport sanitaire terrestre à un agrément à délivrer par le ministre ayant la Santé dans ses attributions.

Article 4

L'article 4 définit les conditions nécessaires auxquelles doivent répondre les requérants, personnes physiques ou morales, afin de pouvoir prétendre à l'obtention d'un agrément en vue de pouvoir exploiter l'activité de transport sanitaire terrestre. Ainsi, il faut disposer d'une autorisation d'établissement ou d'une décision de principe y afférente. Cette modalité est prévue par l'article 2, point (6), du règlement grand-ducal du 1^{er} décembre 2011 déterminant les modalités de l'instruction administrative, prévue à l'article 28 de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales. En outre, le requérant doit respecter les conditions tenant aux installations matérielles et techniques telles que prévues à l'article 12 du projet de loi.

Article 5

Cet article définit les informations devant obligatoirement figurer dans la demande d'agrément adressée au ministère de la Santé ainsi que les pièces justificatives afférentes à celle-ci. Il y a lieu de préciser qu'une personne morale peut également demander un agrément. Pourtant, la personne morale doit être représentée par une personne physique qui agit valablement au nom et pour le compte de cette dernière et ceci afin d'éviter le phénomène des sociétés boîtes à lettre.

Article 6

Le présent article règle la procédure de traitement par l'autorité compétente de la demande d'agrément.

Il prévoit en outre le caractère strictement personnel et incessible de l'agrément.

Article 7

Cet article prévoit que la délivrance d'un agrément peut être précédée d'une visite de l'implantation du demandeur, futur exploitant. Le ministre ayant la Santé dans ses attributions peut demander aux agents des groupes de traitement A1, A2 et B1 de la Direction de la Santé de procéder à ce contrôle.

Article 8

En vertu de cet article, l'agrément est valable pour une durée maximale de cinq ans et est renouvelable sauf en cas de non-usage pendant de plus de deux ans.

Le ministre ayant la Santé dans ses attributions peut procéder à tout moment à la vérification du respect des conditions d'agrément et refuser la délivrance ou le renouvellement de l'agrément en cas de non-respect des conditions prévues au projet de loi.

Cet article prévoit d'autre part l'obligation de signaler toute modification intervenue postérieurement à la délivrance de l'agrément. La nature des changements peut nécessiter l'introduction d'une nouvelle demande d'agrément. En outre, cet article prévoit qu'il incombe à l'exploitant d'informer le ministre dans les plus brefs délais sur tout changement affectant les conditions à la base de l'agrément. Le ministre dispose d'un droit de contrôler ou de faire contrôler, si les conditions initiales ayant conduit à l'attribution de la licence d'exploitation restent respectées.

Cet article crée, dans le chef du ministre, des moyens d'action de nature administrative à l'encontre des exploitants d'un service de transport sanitaire, notamment le retrait de l'agrément à partir du moment où les conditions de son octroi ne seraient plus remplies.

Par ailleurs, cet article prévoit le principe de la délivrance des agréments aux seules personnes physiques et vise à assurer que le titulaire de l'agrément s'occupe réellement de la gestion de l'activité. Sont également prévues des dispositions de transition visant à permettre une continuation de l'activité en cas de départ du titulaire de l'agrément.

Cet article est en partie inspiré des dispositions applicables en matière de l'agrément des armuriers, commerçants d'armes et courtiers, telles que prévues à l'article 17 de la loi du 2 février 2022 sur les armes et munitions.

Article 9

Afin de garantir la responsabilité civile en cas de dommages survenus lors de l'activité professionnelle, toute personne autorisée à effectuer des services de transport sanitaire terrestre est tenue de disposer d'une assurance en responsabilité à cette fin.

Article 10

Cet article se propose d'établir un registre en vue du traitement de données à caractère personnel effectué par le ministre ayant la Santé dans ses attributions. Cette disposition vise à déterminer les types de données traitées, les personnes concernées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et les durées de conservation des données.

Article 11

L'article sous rubrique précise que les caractéristiques extérieures et visuelles ainsi que les conditions exigées par rapport aux véhicules sanitaires sont déterminées par règlement grand-ducal. Cette disposition prévoit que ces caractéristiques doivent se distinguer de celles utilisées par les véhicules destinés au secours d'urgence des personnes ainsi qu'au service d'aide médicale urgente, et qui relèvent du CGDIS. Le règlement à prendre sera largement inspirée des règles prévues par la norme européenne EN 1789:2020, intitulée « Véhicules de transport sanitaire terrestre et leurs équipements – Ambulances routières ».

La vérification des conditions exigées, qui sera réalisée par la société nationale de circulation automobile (ci-après « SNCA »), doit porter non seulement sur les éléments techniques de ces véhicules, mais également sur les équipements médicaux. L'objet de cette vérification constitue dès lors un domaine d'intervention nouveau qui n'est actuellement pas couvert par la SNCA.

Toujours est-il que la possession d'un agrément est une condition préalable à l'immatriculation en tant que véhicule sanitaire.

Les paragraphes 4 et 5 sont dédiés à l'immatriculation proprement dite et au contrôle technique des véhicules sanitaires. Le certificat d'immatriculation peut agir en tant que preuve de vérification des conditions, sans qu'aucune certification supplémentaire soit nécessaire.

Article 12

Cet article est relatif à l'implantation du transporteur sanitaire qui est constitué par les locaux qu'il affecte à son activité. Afin de pouvoir réaliser les contrôles, il faut que les locaux se situent obligatoirement sur le territoire du Grand-duché de Luxembourg. Pourtant, il est admis qu'un local puisse être commun à plusieurs exploitations de transports sanitaires et ceci notamment pour minimiser les coûts.

Les conditions tenant aux installations matérielles s'inspirent de la réglementation française, et plus particulièrement de l'article R.6312-13 du Code (français) de la santé publique, ainsi que de l'arrêté ministériel (français) du 12 décembre 2017 fixant les caractéristiques et les installations matérielles exigées pour les véhicules affectés aux transports sanitaires terrestres (annexe 4).

Par ailleurs, il y a lieu de souligner que l'article 21 (paragraphe 1^{er}) du projet de loi précise ce qu'il faut entendre par la « désinfection des véhicules sanitaires ».

Cet article précise également qu'un usage mixte d'un véhicule n'est pas possible, alors que le transporteur sanitaire doit avoir un usage exclusif, c'est-à-dire que tout véhicule sanitaire doit être utilisé exclusivement pour le seul transport sanitaire.

Article 13

Cet article prévoit les conditions relatives aux connaissances linguistiques ainsi qu'aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle auxquelles les membres de l'équipage d'un véhicule sanitaire doivent répondre.

Article 14

Le premier paragraphe définit l'équipage minimal requis par type de véhicule, tant pour le véhicule sanitaire terrestre que pour le véhicule sanitaire léger. Cette disposition prévoit également les critères de formation de l'équipage devant accompagner chacun de ces véhicules. Le dispositif précise également les exigences concernant la surveillance des patients transportés.

Par ailleurs, il est indiqué au deuxième paragraphe ce que l'équipage doit faire lorsque l'état d'un patient se détériore au cours du transport. En l'espèce, l'équipage est tenu d'appeler le Central des secours d'urgence (CSU 112) du CGDIS. Il appartient au CSU 112 de détecter l'existence d'une détresse vitale nécessitant le cas échéant l'engagement de moyens de renfort du CGDIS (ambulance du type RTW et/ou antenne mobile du SAMU), ceci afin d'assurer une prise en charge et orientation optimale du patient. Cela étant, l'équipage doit assurer les premiers secours et recevra de la part du CSU 112 des instructions concernant la conduite à tenir (attendre les renforts sur un lieu de rendez-vous indiqué où emmener le patient au service d'urgence de l'établissement hospitalier indiqué par le CSU 112).

En cas de décision d'acheminer le patient vers le service d'urgence d'un établissement hospitalier, le transport se fera conformément aux dispositions du code de la route applicable aux véhicules en service urgent.

Article 15

L'article 15 précise la formation minimale requise par les membres de l'équipage pour les différents types de véhicules. En ce qui concerne les conducteurs, leur formation doit porter, outre sur l'hygiène et les gestes de manutention, également sur les règles de conduite automobile en matière de transport sanitaire terrestre. En effet, lorsque l'état d'un patient devait se détériorer au cours d'un transport, le véhicule sanitaire serait assimilé à une ambulance pouvant notamment utiliser les voies d'urgence, et partant le conducteur devrait disposer d'une formation de conduite appropriée.

De plus, le paragraphe 2 définit, en renvoyant à l'article 14, les conditions minimales concernant la formation de premier secours. Ainsi, il est précisé que la formation comporte une partie théorique et une partie pratique dans des domaines bien précis. L'article désigne également l'organe compétent pour dispenser les formations requises par les membres de l'équipage et indique qu'ils sont tenus de mettre à jour, une fois par année, leurs compétences et connaissances par une formation continue.

Article 16

Cet article dispense certaines personnes, dont les médecins et les infirmiers autorisés à exercer leur profession au Luxembourg, de l'obligation de formation. Les personnes ayant déjà accomplies la formation SAP I peuvent, sur demande, bénéficier d'une dispense partielle des compétences déjà acquises.

Article 17

L'article sous rubrique prévoit, aux paragraphes 1^{er} et 2, les exigences en matière d'honorabilité et prévoit un catalogue d'infractions définies dans le Code pénal.

Il prévoit l'impossibilité de faire partie de l'équipage, à quelque titre que ce soit, en cas de condamnation pénale coulée en force de chose jugée pour une des infractions y prévues.

Le paragraphe 3 prévoit encore que le conducteur d'un véhicule sanitaire ne doit pas avoir fait l'objet d'une condamnation coulée en force de chose jugée pour un délit prévu et réprimé par le code de la route qui donne lieu à une réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

Article 18

Cet article crée, à charge de l'exploitant, l'obligation de tenir à jour le registre de son équipage et de l'adresser une fois par an (le 31 mars au plus tard) au ministre.

Article 19

Pour l'exercice de l'activité professionnelle, chaque membre de l'équipage est tenu de porter une tenue professionnelle pour des raisons d'hygiène.

Article 20

L'article 20 oblige les membres de l'équipage de porter un badge d'identification de façon visible pendant le service et précise les mentions devant y figurer.

Article 21

Cet article prévoit les procédures de nettoyage et de désinfection et s'inspire du point III de l'annexe 5 de l'arrêté ministériel français cité à l'article 12 qui a trait aux conditions exigées pour les véhicules et les installations matérielles affectés aux transports sanitaires terrestres en droit français.

Cet article règle également la procédure d'enregistrement des opérations de nettoyage et de désinfection ainsi que la procédure relative à la conservation des pièces justificatives relatives aux opérations de nettoyage et de désinfection.

Article 22

Le présent article fixe le cadre pour les taxes d'instruction des différentes opérations administratives en relation avec la gestion des différentes demandes ayant trait à l'agrément. Les montants sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Article 23

Cet article détermine les sanctions pénales applicables aux violations de la loi.

Article 24

Cet article détermine les fonctionnaires qui sont habilités à rechercher et à constater les infractions à la loi, à savoir les médecins et fonctionnaires de la division de l'inspection sanitaire.

Le paragraphe prévoit que ces fonctionnaires doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales.

Article 25

Cet article prévoit qu'en cas de carence le CGDIS peut effectuer des transports sanitaires terrestres non urgents. Le cas échéant, ces missions sont effectuées en application des lois et règlements régissant le fonctionnement et l'organisation du CGDIS.

Article 26

Un délai de douze mois est accordé aux personnes qui exercent, à l'entrée en vigueur de la loi actuellement en projet, l'activité de transport sanitaire terrestre ; cela pour leur permettre de se conformer aux dispositions légales futures.

Article 27

Il est prévu que le présent projet de loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois après sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales et définitions

Art. 1^{er}. La présente loi détermine les conditions relatives à l'organisation des transports sanitaires terrestres effectués pour des raisons de soins ou de diagnostic et en dehors d'une situation d'urgence médicale, d'un patient malade au moyen d'un véhicule sanitaire.

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

- 1° « véhicule sanitaire terrestre » : véhicule automoteur à usage spécial du type ambulance au sens de l'annexe II, partie III, appendice 1 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, tel que défini à l'article 11 de la présente loi, aménagé pour le transport en position demi-assise ou allongée et la dispensation des soins aux malades et servant à l'organisation du transport sanitaire;
- 2° « véhicule sanitaire léger » : véhicule automoteur, autre qu'un taxi, tel que défini par la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, conçu et équipé pour le transport sanitaire terrestre d'un patient en position assise qui ne nécessite pas de surveillance médicale particulière, équipé, le cas échéant, pour le transport de personnes dont l'autonomie est réduite;

- 3° « véhicule sanitaire » : le véhicule sanitaire terrestre énuméré sous 1° ainsi que le véhicule sanitaire léger énuméré sous 2° ;
- 4° « patient » : toute personne physique qui cherche à bénéficier ou bénéficie de soins de santé et dont l'état de santé est stable au début du transport et qui requiert un personnel formé pour permettre un transport sanitaire terrestre approprié ;
- 5° « transport sanitaire terrestre » : tout transport d'un patient effectué à l'aide d'un véhicule sanitaire tel que défini au point 3° ;
- 6° « transporteur sanitaire » : toute personne physique ou morale qui exploite un ou plusieurs véhicules sanitaires et qui est autorisée à effectuer des services de transport sanitaire terrestre au sens de la présente loi ;
- 7° « transport sanitaire terrestre par carence » : tout transport sanitaire terrestre, médicalisé ou non, effectué par le Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ci-après dénommé « CGDIS », du fait de l'indisponibilité des moyens des transporteurs sanitaires agréés en vertu de la présente loi ou en cas de besoin de moyens spécifiques uniquement disponibles auprès du CGDIS.

Chapitre 2 – Agrément

Art. 3. Nul ne peut, à titre principal ou à titre accessoire, exercer l'activité de transport sanitaire terrestre sans être titulaire d'un agrément délivré par le ministre ayant la Santé dans ses attributions, ci-après dénommé le « ministre ».

Art. 4. Pour obtenir l'agrément, le requérant doit :

- 1° disposer d'une autorisation d'établissement ou du moins d'une décision de principe au sens de l'article 12, paragraphe 2, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales pour le métier secondaire de loueur d'ambulances ;
- 2° disposer des installations matérielles et techniques prévues à l'article 12.

Art. 5. (1) La demande d'agrément, qui est adressée au ministre par la personne physique ou morale, doit :

- 1° indiquer les noms, prénoms, profession et domicile du demandeur, ou s'il s'agit d'une personne morale, la dénomination ou la raison sociale, la forme de la personne morale et son siège social, ainsi que les noms, prénoms, profession et domicile des directeurs, gérants ou administrateurs ;
- 2° comporter une attestation signée par la personne physique ou morale qui se propose d'exercer l'activité de transport sanitaire terrestre ;
- 3° comporter le(s) bulletin(s) n° 3 et 5 récents du casier judiciaire datant tous les deux de moins de trois mois à partir de la date d'introduction de la demande d'agrément tant du requérant que pour les directeurs, gérants et administrateurs visés au point 1° ;
- 4° indiquer la localisation du site d'implantation visé à l'article 12 et une description précise des installations matérielles et techniques, à l'exclusion des véhicules sanitaires dont dispose le requérant ;
- 5° comporter la preuve de paiement de la taxe prévue par l'article 22, paragraphe 1^{er}.

(2) Lorsque l'activité de transporteur sanitaire est exercée sous la forme d'une personne morale, la demande d'agrément doit être accompagnée d'une copie des statuts coordonnés et de leurs modifications éventuelles, publiés au Registre de commerce et des sociétés de Luxembourg.

Art. 6. (1) Le ministre accuse réception de la demande d'agrément endéans le mois à compter de sa réception et, le cas échéant, informe l'intéressé de tout document manquant à fournir. L'accusé de réception indique le délai d'instruction de la demande.

(2) L'envoi des pièces manquantes est suivi dans un délai d'un mois d'un nouvel accusé de réception, qui fera courir le délai imparti.

Les demandes non complètes dans le délai de quatre mois à partir de la date de réception de la demande d'agrément sont à considérer comme non recevables.

(3) Indépendamment de la forme juridique sous laquelle l'activité de transport sanitaire terrestre est exercée, l'agrément ne peut être délivré qu'à des personnes physiques qui répondent aux conditions des articles 4 et 5.

(4) L'agrément est strictement personnel et incessible.

Art. 7. Pour les besoins de l'instruction de la demande d'agrément et dès réception de la demande d'agrément, le ministre peut faire procéder à une inspection du site d'implantation du requérant par des agents des groupes de traitement A1, A2 et B1 de la Direction de la santé qu'il désigne à cette fin.

Art. 8. (1) L'agrément a une durée de validité maximale de cinq ans et est renouvelable. Il perd sa validité par le non-usage pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ou en cas de cessation volontaire de l'activité pendant le même délai.

(2) Le ministre refuse la délivrance ou le renouvellement de l'agrément si les conditions fixées aux articles 3, 4 et 5 ne sont pas ou ne sont plus remplies.

(3) Le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la vérification du respect des conditions d'agrément.

Si une des conditions de délivrance ou de validité de l'agrément n'est pas ou ne sont plus remplies, il peut procéder au retrait de l'agrément. L'agrément est retiré si les conditions de son octroi ne sont plus remplies.

(4) Toute modification des conditions, sur base desquelles l'agrément a été accordé, est sujette à un nouvel agrément, à demander dans les trois mois qui suivent la survenance de la modification.

L'octroi ou le refus de cet agrément intervient dans les mêmes formes et conditions que celles prévues au paragraphe 5.

(5) Les décisions de refus ou de retrait sont prises par le ministre et sont dûment motivées.

Toutefois, le retrait ne peut intervenir qu'après une mise en demeure du ministre invitant la personne physique ou morale concernée à se conformer, dans un délai allant, selon les circonstances, de huit jours à une année, aux conditions légales et réglementaires, et qu'après que la personne physique ou les responsables de la personne morale concernée ont été entendus en leurs explications.

(6) Les décisions concernant l'octroi, le refus ou le retrait de l'agrément peuvent faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif qui statue comme juge de fond.

Le recours doit être introduit, sous peine de forclusion :

1° s'il émane du demandeur ou du détenteur de l'autorisation dans un délai de trois mois à partir de la notification de la décision ;

2° s'il émane d'un tiers, dans un délai de trois mois à partir de la publication de la décision au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

(7) Lorsque l'activité de transporteur sanitaire est exercée sous la forme d'une personne morale, le titulaire de l'agrément doit assurer personnellement et de manière permanente l'exploitation et la gestion journalière de cette activité. En cas de départ du titulaire de l'agrément, le ministre doit en être informé dans le délai de quatre semaines. Une autorisation provisoire, valable pour une période maximale de six mois, peut être accordée afin de permettre à la personne morale de pourvoir au remplacement du titulaire de l'agrément. L'autorisation provisoire peut être prorogée une seule fois, sans que cette prorogation puisse dépasser les six mois.

Art. 9. Toute personne autorisée à effectuer des services de transport sanitaire terrestre est tenue de disposer, pour le service et pour chaque membre de son personnel, d'une assurance en responsabilité civile susceptible d'être engagée en raison de dommages survenus dans le cadre de son activité professionnelle.

Art. 10. (1) Il est établi sous l'autorité du ministre un registre qui contient des données à caractère personnel et qui a pour finalités la gestion et le suivi administratif, le contrôle des demandes d'agrément, ainsi que la gestion des dossiers d'agrément et des agréments accordés.

(2) Le registre prévu au paragraphe 1^{er} porte sur les données énumérées à l'article 5.

(3) Le ministre est responsable des traitements visés au paragraphe 1^{er}.

(4) Seules les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles ont accès au registre. Toute personne, qui à quelque titre que ce soit intervient dans le cadre des opérations de gestion, de contrôle et de maintenance et toute personne ayant plus généralement accès au fichier de données à caractère personnel est tenue d'en respecter le caractère confidentiel; sauf pour les besoins des échanges nécessaires entre les personnes intervenant dans le traitement des données.

(5) Les données traitées sont irrémédiablement anonymisées ou détruites au plus tard à l'issue d'une durée de cinq ans après la fin de l'agrément ou, dans l'hypothèse que la demande d'agrément a été refusée, après la décision de refus. Dans le cas où des données du dossier d'agrément sont remplacées par de nouvelles données, les données à remplacer sont irrémédiablement anonymisées ou détruites au plus tard à l'issue d'une durée de cinq ans à compter de leur remplacement.

(6) L'accès des données à des tiers ne peut avoir lieu que sous une forme anonymisée. La transmission de données à des tiers ne peut avoir lieu qu'avec l'accord du responsable du traitement et à la demande motivée adressée par le tiers au responsable de traitement.

Chapitre 3 – Conditions relatives aux véhicules et aux installations matérielles affectés aux transports sanitaires terrestres

Art. 11. (1) Un règlement grand-ducal détermine les équipements médico-techniques et les normes minimales auxquelles doivent répondre les véhicules sanitaires, ainsi que les caractéristiques extérieures et visuelles de ces véhicules. Ces caractéristiques se distinguent de celles des véhicules destinés au secours d'urgence des personnes ainsi qu'au service d'aide médicale urgente visés par la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile. Ce règlement détermine également les conditions techniques du système d'avertissement visuel et du système d'avertissement sonore dont peuvent être équipés les véhicules sanitaires terrestres.

(2) La Société nationale de circulation automobile, désignée ci-après « SNCA » s'assure de la conformité des conditions déterminées en exécution du paragraphe 1^{er} pour la délivrance des autorisations de mise en service des véhicules sanitaires.

(3) Un véhicule sanitaire présenté à l'immatriculation qui répond à toutes les exigences techniques et légales qui y sont applicables, mais dont le propriétaire ou détenteur ne peut pas se prévaloir de l'agrément prévu à l'article 3, ne peut pas être immatriculé comme véhicule sanitaire.

(4) En cas d'immatriculation d'un véhicule sanitaire, la SNCA fait parvenir sans délai, par voie électronique, au ministre les informations relatives au certificat d'immatriculation, au certificat de contrôle technique du véhicule sanitaire ainsi qu'à l'attestation de police d'assurance certifiant que la responsabilité civile à laquelle le véhicule sanitaire peut donner lieu est couverte. Lors de l'immatriculation, le numéro d'agrément est inscrit sous le champ « Remarques » du certificat d'immatriculation du véhicule sanitaire.

(5) En ce qui concerne le contrôle technique, les véhicules sanitaires terrestres et les véhicules sanitaires légers sont assimilés aux ambulances, dans les conditions fixées par l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Le véhicule sanitaire terrestre est également assimilé à une ambulance au sens de l'article 4*bis* précité en cas d'application de l'article 14, paragraphe 2.

Art. 12. L'implantation du transporteur sanitaire est constituée par les installations matérielles et techniques qu'il affecte à son activité et qui comprend :

1° Un local établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, destiné à l'entretien courant et à la désinfection des véhicules sanitaires, ainsi qu'à la maintenance du matériel, et qui comporte une ou plusieurs aires, suffisamment vastes pour permettre le stationnement de chaque véhicule sanitaire

du transporteur sanitaire. Ce local peut être commun à plusieurs exploitations de transports sanitaires terrestres agréées.

2° Au moins un véhicule sanitaire dont le transporteur sanitaire a un usage exclusif.

Chapitre 4 – Equipage d’un véhicule sanitaire et formation

Art. 13. Chaque membre de l’équipage d’un véhicule sanitaire doit satisfaire aux conditions suivantes :

1° Avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi modifiée du 24 février 1984 sur le régime des langues ;

2° Satisfaire aux conditions de formation prévues à l’article 15 ;

3° Satisfaire aux exigences d’honorabilité spécifiées à l’article 17.

Art. 14. (1) Un véhicule sanitaire terrestre est composé au moins d’un membre d’équipage ayant suivi la formation définie à l’article 15, ainsi que du conducteur. Durant le transport sanitaire terrestre, un membre d’équipage ayant la formation définie à l’article 15, paragraphe 1^{er}, assure une surveillance adéquate et effective du patient.

Un véhicule sanitaire léger est composé au moins du conducteur ou d’un membre d’équipage devant se prévaloir d’une formation en premier secours délivrée par l’Institut national de formation des secours ou tout organisme formateur agréé suivant les dispositions de l’article 91 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile.

(2) Lorsque l’état du patient se détériore au cours du transport ou lorsqu’il a besoin de soins urgents, l’équipage en informe sans délai le Central des secours d’urgence du CGDIS, ci-après « CSU », qui jugera de la nécessité d’engager des moyens du CGDIS en renfort en vue de pouvoir acheminer dans les meilleures conditions le patient vers un service d’urgence d’un centre hospitalier participant au service de garde, tel que visé à l’article 4, paragraphe 6, de la loi modifiée du 8 mars 2018 relative aux établissements hospitaliers et à la planification hospitalière ou vers un établissement hospitalier à l’étranger indiqué par le CSU. L’équipage se conforme aux instructions reçues de la part du CSU et administre les premiers soins au patient.

Art. 15. (1) La formation comporte une partie théorique et pratique, dispensée par un établissement ou un organisme de formation autorisé à dispenser des formations au Grand-Duché de Luxembourg.

Pour les formations acquises dans un État membre de l’Union européenne, celles-ci sont dispensées par un établissement reconnu par les autorités compétentes de l’État de délivrance.

La formation visée à l’alinéa 1^{er} comprend :

1° une formation théorique dans les domaines suivants:

- a) connaissances de base pertinentes en anatomie et physiologie;
- b) déontologie et éthique;

2° une formation théorique et pratique dans les domaines suivants:

- a) levage, port, immobilisation et transport du patient;
- b) premier secours;
- c) analyse du risque (pouvoir juger de la nécessité d’une assistance selon l’état du patient);
- d) hygiène et prévention des infections;
- e) administration d’oxygène médical;
- f) vider une poche à urine, remplacer une poche de stomie;
- g) aptitudes à la communication;
- h) connaissances pertinentes en matière de santé électronique.

Le programme et la durée de la formation, qui ne peut pas dépasser cent-cinquante heures, sont précisées par règlement grand-ducal.

(2) Les conducteurs de tout véhicule sanitaire doivent être titulaires de la formation en premier secours visée à l’article 14, paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, les conducteurs d'un véhicule sanitaire terrestre doivent disposer d'une attestation de formation, dont la durée ne peut pas dépasser soixante-dix heures, qui porte sur l'hygiène, les gestes de manutention et les règles de conduite automobile en matière de transport sanitaire terrestre. Cette formation, qui est dispensée suivant les conditions prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, est précisée par règlement grand-ducal.

(4) Les membres de l'équipage sont tenus de mettre à jour annuellement leurs connaissances et compétences professionnelles en suivant une formation continue d'au moins huit heures.

Art. 16. Sont dispensés de l'obligation de formation visée à l'article 13 les médecins autorisés à exercer leur profession au Luxembourg, les personnes autorisées à exercer la profession d'infirmier ou d'infirmier spécialisé au Luxembourg, ainsi que les détenteurs d'un diplôme sanctionnant la formation Secours à personnes du niveau II (SAP II) ou reconnu équivalent.

Peuvent bénéficier sur demande d'une reconnaissance partielle de leurs compétences déjà acquises, les détenteurs d'un diplôme sanctionnant la formation Secours à personnes du niveau I (SAP I).

Art. 17. (1) L'honorabilité des membres d'équipage, visée à l'article 13, s'apprécie sur base des antécédents judiciaires qui résultent du casier judiciaire.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le membre de l'équipage n'a pas fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant une peine d'emprisonnement d'au moins six mois pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle ou infraction à la législation sur les stupéfiants.

(3) Sans préjudice du paragraphe 1^{er}, le conducteur d'un véhicule sanitaire ne doit pas avoir fait l'objet d'une condamnation coulée en force de chose jugée pour un délit prévu et réprimé par le code de la route qui donne lieu à une réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

Art. 18. Le transporteur sanitaire est obligé de tenir à jour la liste des membres du personnel composant les équipages des véhicules sanitaires, en précisant leur niveau de formation.

Cette liste est adressée annuellement, pour le 31 mars au plus tard, au ministre.

Chapitre 5 – Hygiène, tenue professionnelle et désinfection du véhicule sanitaire

Art. 19. (1) Pour des raisons d'hygiène, le port d'une tenue professionnelle dans le cadre de l'activité professionnelle est obligatoire pour chaque membre de l'équipage.

En dehors de l'activité professionnelle, le port de la tenue est interdit.

(2) La tenue professionnelle est composée des éléments suivants :

- 1° un pantalon ;
- 2° un haut au choix du transporteur sanitaire ;
- 3° un blouson.

La couleur dominante de la tenue professionnelle est blanche ou rouge.

Art. 20. Le port d'un badge d'identification précisant le nom, le prénom, ainsi que la qualification de son porteur, complété par le nom du transporteur sanitaire, est obligatoire pour chaque membre de l'équipage. Ce badge d'identification doit être porté de façon visible pendant le service. Le modèle de ce document est à agréer par le ministre.

Art. 21. (1) Afin de limiter la propagation de germes et de garantir un service de qualité, le transporteur sanitaire met en place des procédures de nettoyage et de désinfection sous forme d'un plan d'hygiène et de désinfection à effectuer à des intervalles prédéfinis et réguliers.

(2) Le transporteur sanitaire veille à ce que toutes les opérations de nettoyage et de désinfection soient enregistrées chronologiquement par véhicule tel que visé à l'article 2, points 1° et 2°. Un

document enregistrant chronologiquement toutes les opérations de nettoyage et de désinfection est conservé dans l'entreprise pour être présenté aux contrôles des autorités compétentes, à la demande des prescripteurs ou des patients eux-mêmes.

Le document visé à l'alinéa 1^{er} comprend :

- 1° les mesures hebdomadaires de nettoyage et de désinfection complète ;
- 2° les mesures de préparation et de reconditionnement du véhicule sanitaire après le transport d'un patient signalé contagieux.

Les mesures appliquées et documentées doivent suivre des protocoles établis par le transporteur et tenus à disposition des autorités de contrôle.

(3) Le transporteur sanitaire est responsable de la disponibilité, de la connaissance ainsi que de l'application par son personnel des procédures et protocoles visés au paragraphe 1^{er}.

Toutes les pièces justificatives sont à conserver sur le site d'implantation du transporteur sanitaire pendant une durée de trois ans.

Chapitre 6 – Dispositions financières

Art. 22. (1) Est assujéti à une taxe d'instruction du dossier, qui a la nature d'un droit de timbre et qui est payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines, la délivrance d'un agrément conformément à l'article 8.

Le montant de cette taxe, qui ne peut pas dépasser le montant de 500 euros, est fixé par règlement grand-ducal.

La taxe est à acquitter moyennant un versement ou un virement sur un compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

La preuve de paiement est à joindre à la demande et constitue une pièce obligatoire du dossier. Le paiement de la taxe doit être prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande. Cette taxe ne peut pas être restituée.

(2) Les transporteurs sanitaires terrestres sont en outre redevables d'une taxe annuelle, payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et dont le montant est arrêté par règlement grand-ducal. Cette taxe ne peut pas dépasser le montant de 1.000 euros.

Ils sont tenus d'en fournir la preuve de paiement dans un délai de 15 jours à compter de l'échéance de paiement de ladite taxe.

Chapitre 7 – Dispositions pénales

Art. 23. Est puni d'une amende de 251 à 50.000 euros celui qui exerce une activité de transport sanitaire terrestre au sens de la présente loi :

- 1° sans être titulaire de l'agrément prévu à l'article 3 ;
- 2° sans respecter les conditions d'équipements médico-techniques au sens de l'article 11 ;
- 3° sans disposer des installations matérielles et techniques prévues à l'article 12 ;
- 4° sans remplir les conditions de formation requises sur base des articles 13, 14 et 15 ou pour avoir toléré qu'un membre de l'équipage d'un véhicule sanitaire effectue un transport sanitaire terrestre sans remplir les conditions de formation ;
- 5° sans tenir à jour la liste des membres du personnel prévue à l'article 18 ;
- 6° sans disposer d'un plan d'hygiène et de désinfection prévu à l'article 21.

Est également puni de cette même peine celui qui prétend être transporteur sanitaire, sans avoir obtenu au préalable l'agrément du ministre.

Art. 24. (1) Les médecins et les fonctionnaires de la Direction de la santé portant le titre d'inspecteur sanitaire suivant l'article 15 de la loi modifiée du 21 novembre 1980 portant organisation de la Direction de la santé, à désigner par le ministre, sont chargés de rechercher et de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leurs fonctions prévues à la présente loi, les prédits fonctionnaires de la Direction de la santé ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le tribunal d'arrondissement de leur domicile le serment suivant: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

(2) Les fonctionnaires visés au paragraphe 1^{er} doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Chapitre 8 – Disposition additionnelle

Art. 25. Le Corps grand-ducal d'incendie et de secours est autorisé à effectuer des transports sanitaires terrestres par carence. Dans ces cas, ces missions sont effectuées en application des lois et règlements régissant le fonctionnement et l'organisation du CGDIS.

Chapitre 9 – Dispositions transitoires et finales

Art. 26. Les personnes physiques et morales, qui exercent l'activité de transport sanitaire terrestre bénéficient d'un délai de douze mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi pour se conformer aux nouvelles dispositions.

Elles sont tenues d'introduire une demande en vue de bénéficier des dispositions prévues à l'alinéa 1^{er} dans les deux mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 27. La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi fixant les conditions relatives à l'organisation des transports sanitaires terrestres non urgents
Ministère initiateur :	Ministère de la Santé
Auteur(s) :	Laurent JOME Paule FLIES
Téléphone :	247-85510
Courriel :	paule.flies@ms.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de loi entend réglementer les transports sanitaires terrestres en dehors du service ambulancier public.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	oui
Date :	13/06/2022

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Ministère de la sécurité sociale; Ministère du Transport;
 Ministère de l'intérieur; CGDIS; OGBL; FNTM; FLEAA
 Remarques/Observations :
2. Destinataires du projet :
 – Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 – Citoyens : Oui Non
 – Administrations : Oui Non
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
 Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
 Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
 Remarques/Observations :
 Non applicable
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
 Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
 Charge supplémentaire pour le personnel
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
 b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

1 N.a. : non applicable.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi :
Il s'agit de dispositions légales qui s'appliquent de la même façon et sans distinctions eu égard au sexe de la personne concernée.
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi devrait avoir un impact neutre, pour ne pas prévoir de mesure à charge du Budget de l'Etat. Il engendre une charge supplémentaire pour le personnel qui devrait se couvrir, du moins partiellement, par le paiement de la taxe prévue au sein du projet de loi.

5 Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

6 Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

