



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 4714

Projet de loi concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route

Date de dépôt : 17-10-2000

Date de l'avis du Conseil d'État : 08-11-2001

Liste des documents

| Date | Description | Nom du document | Page |
|------------|--|--|------------|
| 17-10-2000 | Déposé | 4714/00 | <u>3</u> |
| 30-11-2000 | Avis de la Chambre de Commerce (30.11.2000) | 4714/01 | <u>22</u> |
| 13-02-2001 | Avis de la Chambre des Employés privés (13.2.2001) | 4714/02 | <u>35</u> |
| 05-04-2001 | Avis de la Chambre de Travail Dépêche du Président de la Chambre de Travail au Ministre des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement (5.4.2001) | 4714/03 | <u>38</u> |
| 08-11-2001 | Avis du Conseil d'Etat (8.11.2001) | 4714/04 | <u>41</u> |
| 18-03-2002 | Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement | 4714/05 | <u>53</u> |
| 14-05-2002 | Avis complémentaire du Conseil d'Etat (14.5.2002) | 4714/06 | <u>70</u> |
| 15-05-2002 | Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (15.5.2002) | 4714/07 | <u>75</u> |
| 18-06-2002 | Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement | 4714/08 | <u>78</u> |
| 02-07-2002 | Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat (2.7.2002) | 4714/09 | <u>83</u> |
| 05-07-2002 | Rapport de commission(s) : Commission des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement Rapporteur(s) : | 4714/10 | <u>86</u> |
| 19-07-2002 | Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (19-07-2002) Evacué par dispense du second vote (19-07-2002) | 4714/11 | <u>109</u> |
| 31-12-2002 | Publié au Mémorial A n°92 en page 1863 | 4714,4752A,4878,4920,4989,4990,4991,4992 | <u>102</u> |

4714/00

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.

Service Central des Imprimés de l'Etat

4714/01

N° 4714¹**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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(30.11.2000)

Par sa lettre du 1er août 2000, Monsieur le Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement a bien voulu saisir la Chambre de Commerce pour avis du projet de loi et des projets de règlements grand-ducaux sous rubrique.

*

1) 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

Cadre et objet du projet de loi

Le projet de loi a pour objet de transposer dans le droit national les modifications apportées par la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 à la directive 96/26/CE du 29 avril 1998 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.

Cette transposition implique une modification de la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route, étant donné que le cadre communautaire a changé de manière significative certains éléments:

- élargissement du champ d'application de la directive,
- accentuation des conditions de la capacité financière du transporteur,
- élargissement de la liste des infractions susceptibles d'entraîner la perte de l'honorabilité professionnelle du transporteur,
- harmonisation de certains aspects de l'organisation des examens pour l'obtention des diplômes attestant la capacité professionnelle.

Les auteurs du projet de loi ont choisi de proposer un texte codifié des anciennes et des nouvelles dispositions et de remplacer la loi du 3 octobre 1991 par un nouveau texte. Ils ont opté de n'inclure dans le projet de loi sous avis que les seules dispositions spécifiques aux transporteurs et de ne plus y faire figurer les dispositions du droit commun découlant notamment de la loi d'établissement modifiée du 28 décembre 1988. La Chambre de Commerce félicite les auteurs du projet de loi sous avis pour cette démarche qui permet à la fois une lecture aisée des règles à respecter et une cohérence adéquate du droit commun avec la loi spéciale relative aux transporteurs.

Historique et remarques liminaires

Force est de constater que la profession de transporteur est soumise à un nombre impressionnant de règles et de contraintes fixées au niveau communautaire. Des directives successives ont en effet encadré depuis 1974 l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de personnes par route: les directives 74/561/CEE et 74/562/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 12 novembre 1974 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, modifiée par les directives du Conseil 80/1178/CEE du 4 décembre 1980, 85/578/CEE du 20 décembre 1985 et 89/438/CEE du 21 juin 1989.

Ces directives avaient toutes pour objectif final l'ouverture du marché communautaire à toutes les entreprises de transport établies sur le territoire des Etats membres en instaurant une certaine harmonisation des règles déterminant l'accès à la profession. Ainsi le cadre réglementaire de la profession de transporteur visait les domaines de la capacité professionnelle, de l'honorabilité professionnelle et de la capacité financière.

Etant donné que le transport international de marchandises, mais également de personnes, se situe dans un marché ouvert, fortement concurrentiel, toute transposition en droit national des directives communautaires afférentes, devrait par voie de conséquence renoncer à rendre plus contraignant le cadre donné et à ajouter des règles ou normes encore plus contraignantes.

Il échet de constater que cette approche n'avait pas été retenue lors de la transposition de la directive du Conseil 89/438/CEE du 21 juin 1989 par la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteurs de voyageurs et de transporteurs de marchandises.

Ainsi, en ce qui concerne la capacité professionnelle la loi n'avait pas repris la possibilité prévue par la directive de dispenser de l'examen les candidats qui justifient d'une expérience pratique d'au moins 5 ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction.

La directive prévoyait également que la capacité professionnelle est constatée dans le cadre d'un examen écrit, pouvant prendre la forme de questions à choix multiple, alors que la loi luxembourgeoise n'autorise pas cette facilité.

Quant à la capacité financière, la directive prévoyait la possibilité pour l'autorité nationale de prendre en considération pour l'évaluation de la capacité financière d'une entreprise de transports:

„les comptes annuels de l'entreprise, le cas échéant; les fonds disponibles, y compris les liquidités en banque, les possibilités de découvert et d'emprunt, les avoirs, y compris les biens, qui peuvent servir de garantie pour l'entreprise; les frais, y compris le prix d'achat ou le premier versement pour l'achat des véhicules, des locaux, des installations et du matériel, ainsi que les fonds de roulement.“

La directive précisait par ailleurs que l'autorité nationale *„peut accepter à titre de preuve la confirmation ou l'assurance donnée par une banque ou un autre établissement dûment qualifié. Cette confirmation ou cette assurance peut être fournie sous la forme d'une garantie bancaire ou de tout autre moyen similaire.“*

La loi luxembourgeoise par contre n'avait retenu que la seule garantie bancaire comme preuve de la capacité financière. La Chambre de Commerce va revenir en détail sur cette disposition au chapitre du commentaire des articles du présent avis.

Les directives 96/26/CE et 98/76/CE

La directive 98/76/CE du Conseil qui fait l'objet de la transposition nationale sous avis a apporté un certain nombre de modifications à la directive 96/26/CE du Conseil, cette dernière directive étant le texte coordonné des directives précédentes sur la matière:

Le champ d'application de la directive a été élargi: dorénavant, la directive s'applique à tous les véhicules dont le poids maximal autorisé dépasse 3,5 tonnes (précédemment 6 tonnes). La directive a maintenu la possibilité pour les Etats membres de dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la directive les entreprises de transport qui effectuent exclusivement des transports nationaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison, notamment de la faible distance parcourue. Cette dispense peut donc logiquement être reprise par le législateur luxembourgeois.

La condition de capacité professionnelle a été renforcée:

- la possibilité de dispenser de l'examen les candidats qui justifient d'une expérience pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transports à un niveau de direction a été maintenue, toutefois assortie de la condition que ces candidats passent un examen de contrôle dont les modalités sont fixées par les Etats Membres;
- les matières devant être connues par les candidats ont été élargies et précisées;
- la directive 96/26/CE précisait que les matières à apprendre devaient être assimilables par des personnes possédant une formation correspondant au niveau de fin d'études de scolarité obligatoire, alors que la directive 98/76/CE dispose que le niveau minimal des connaissances ne peut être inférieur au niveau atteint par une formation acquise lors de la scolarité complétée soit par une formation professionnelle et une formation technique complémentaire, soit par une formation technique scolaire ou autre, de niveau secondaire;
- par ailleurs, la directive 98/76/CE innove en ce qu'elle précise les modalités de l'examen écrit obligatoire, notamment en ce qui concerne la pondération des points et la fixation d'une note moyenne obligatoire de 60% au moins du total des points à attribuer.

Les conditions de l'honorabilité professionnelle du transporteur ont également été renforcées par la directive 98/76/CE, notamment par l'élargissement de la liste des infractions susceptibles d'entraîner la perte de l'honorabilité professionnelle.

La directive 98/76/CE a encore renforcé la condition de capacité financière à remplir par l'entreprise de transport: l'ancienne directive précisait que l'entreprise devait disposer d'un capital et de réserves d'une valeur au moins à € 3.000.– par véhicule utilisé, tandis que la nouvelle directive prévoit € 9.000.– pour le premier véhicule utilisé et € 5.000.– pour chaque véhicule supplémentaire. Les modalités d'évaluation de la capacité financière par contre n'ont pas été modifiées par la nouvelle directive.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 1er

Cet article fixe le champ d'application de cette loi, dite „spéciale“, par rapport à la loi modifiée du 28 décembre 1988 sur le droit d'établissement.

A cet endroit la Chambre de Commerce réitère son accord avec l'approche des auteurs du projet de loi sous avis qui ont veillé à ne reprendre dans le texte que les dispositions relatives à la profession de transporteur de voyageurs par route et celle de transporteur de marchandises par route, découlant de la transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998, et à ne repérer quant aux dispositions du droit commun en matière d'établissement à la loi modifiée du 28 décembre 1988, pour éviter ainsi des doubles emplois et des oublis parfois très regrettables.

Au deuxième alinéa, une faute rédactionnelle doit être rédigée: la lettre „s“ doit être rajoutée à „voyageur“ dans le bout de phrase „la profession de transporteur de voyageurs“.

La Chambre de Commerce se demande cependant si au deuxième alinéa il faut utiliser à la fin de la première phrase l'adjectif „loi spéciale“, alors que le texte „la présente loi“ serait amplement suffisant. Elle estime également que la deuxième phrase est superflue, dans la mesure où elle énonce un principe juridique qui doit être appliqué tant par les administrations que la par les juridictions.

Concernant l'article 2

Cet article donne la définition des termes „profession de transporteur de voyageurs par route“, „profession de transporteur de marchandises par route“ et „établissement“. Cette dernière définition suscite quelques commentaires de la part de la Chambre de Commerce.

Par la nouvelle définition, les auteurs du projet de loi sous avis entendent préciser la notion d'établissement stable d'après la définition du droit fiscal en matière d'impôts directs, utilisée dans la loi du 3 octobre 1991, afin de réduire efficacement le phénomène des sociétés „boîtes aux lettres“ dans le secteur des transports. A l'ancienne définition sont en effet rajoutés d'autres éléments, nouveaux, déterminants pour la reconnaissance d'un établissement au sens de la nouvelle loi: l'existence d'une

infrastructure opérationnelle, l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités, le fait d'y conserver tous les documents relatifs à l'activité, ainsi que la présence continue d'une personne autorisée à engager le transporteur à l'égard de tiers.

La Chambre de Commerce se doit de constater que de telles conditions liées à l'établissement d'une entreprise au Luxembourg sont uniques et ne trouvent pas leur pareil pour d'autres activités commerciales ou artisanales. Par ailleurs, ni en Allemagne, ni en France, une telle contrainte n'existe pour les entreprises de transport y établies. Parmi nos trois voisins directs, seule la Belgique a inclus la notion de „siège d'établissement“ dans sa législation en précisant que l'entreprise de transport doit avoir son siège d'exploitation en Belgique et que par „siège d'exploitation“, il y a lieu d'entendre „un établissement fixe où la direction des activités de l'entreprise (de transport) ... est effectivement exercée, où les documents relatifs à ces activités sont conservés en permanence et où l'entreprise est représentée par une personne autorisée à l'engager à l'égard de tiers“.

La définition belge rejoint de près celle proposée par les auteurs du présent projet de loi tout en étant moins contraignante.

La Chambre de Commerce partage le souci des auteurs du projet de loi d'endiguer la prolifération des entreprises de transport de type „boîtes aux lettres“, phénomène que la loi de 1991 n'avait pas réussi à résoudre, malgré des actions concertées de différentes administrations, de manière satisfaisante.

Elle se permet toutefois de mettre en garde devant le risque de créer des situations où des entreprises de transport, par ailleurs correctement établies, ne sauraient répondre à la lettre aux nouvelles conditions. Tel est notamment le cas pour la présence continue du chef d'entreprise, condition impossible à respecter pour les petites entreprises où le patron prend souvent, des fois de manière permanente, lui-même le volant.

Par ailleurs, l'„*infrastructure opérationnelle*“ est une notion vague qui risque de créer de très grandes insécurités juridiques. La Chambre de Commerce est d'avis que le législateur doit créer un cadre juridique suffisamment précis permettant aux acteurs économiques concernés d'exercer leur activité sans le recours permanent à la jurisprudence du tribunal administratif.

La Chambre de Commerce estime que la définition belge du „siège d'exploitation“ permet de manière suffisamment claire de cerner le problème et propose de remplacer la deuxième phrase du troisième tiret de l'article 2 par le texte belge, afin de lui donner le libellé suivant:

„Ce siège d'exploitation fixe se traduit par l'existence d'une infrastructure opérationnelle où la direction des activités du transporteur est effectivement exercée, où les documents relatifs à ces activités sont conservés en permanence et où l'entreprise est représentée par une personne autorisée à l'engager à l'égard de tiers.“

Concernant l'article 3

Cet article précise le champ d'application du projet de loi et reprend pour le transport de marchandises le nouveau seuil de 3,5 tonnes de masse maximale autorisée pour les véhicules, tel que prévu par la directive 98/76/CE.

Par ailleurs, les paragraphes (2), (3) et (4) prévoient qu'un règlement grand-ducal pourra dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions certains transporteurs. Les différents cas de figures sont ceux prévus par la directive 98/76/CE. Vu l'exiguïté du territoire luxembourgeois et vu la faible incidence du transport purement national sur le marché des transports, la Chambre de Commerce se prononce en faveur d'une dispense totale de l'application du présent projet de loi pour toutes les hypothèses visées aux paragraphes (2) et (4). Les règlements grand-ducaux afférents devraient être pris sans retard afin de créer rapidement une situation légale claire et nette pour les entreprises concernées.

L'extension des dispenses totales ou partielles aux cas visés au paragraphe (3) ne peut par contre pas trouver l'aval de la Chambre de Commerce. En effet, les dispenses prévues pourraient autoriser des groupements, tels que les associations de fait ou les associations sans but lucratif, à effectuer des transports de voyageurs par route, quitte à ce qu'ils soient considérés comme étant „à des fins non commerciales“, sans devoir se conformer aux dispositions légales. La Chambre de Commerce s'oppose à ce que ces transports, qui représentent une concurrence déloyale par rapport aux entreprises commerciales légalement établies, devant se conformer à toutes les contraintes législatives et réglementaires les concernant, puissent bénéficier d'un traitement de faveur, exception faite évidemment des cas de figure prévus aux paragraphes (2) et (4) de cet article.

Concernant l'article 4

Cet article reprend les dispositions de l'article 4 de la loi de 1991 qui précise que l'autorisation de transporteur de voyageurs par route vaut également autorisation d'exercer cette profession au moyen de véhicules de location, sous réserve de l'observation de la législation en matière artisanale. Les auteurs du présent projet de loi rappellent dans leur commentaire des articles que dans la pratique ces transporteurs sont également autorisés à exercer la profession de loueur de taxis et d'ambulances, figurant sous le No 510-11 à la liste des métiers principaux et secondaires du secteur artisanal établie au règlement grand-ducal du 19 février 1990. Or le transport de voyageurs au moyen de véhicules de location et le métier secondaire de loueur de taxis et d'ambulances sont deux choses différentes.

Aussi la Chambre de Commerce propose-t-elle de reprendre expressis verbis les errements du passé qui sont toujours conformes à la volonté politique du législateur, dans le texte du projet de loi sous avis.

Etant entendu que la Chambre de Commerce approuve le rajout de l'activité commerciale de location de véhicules au champ d'activités de la profession de transporteur par route, tel que prévu par le projet de loi sous avis, elle propose de modifier l'article 4 comme suit:

„... d'exercer cette profession au moyen de voitures de location, d'exercer la profession de loueur de taxis et d'ambulances, sous réserve de l'observation de la législation en matière artisanale, ainsi que ...“.

A relever la situation curieuse au Luxembourg où la location de taxis est une activité artisanale, alors qu'on peut considérer avec un certain bon sens cette activité du secteur des transports comme essentiellement commerciale.

La Chambre de Commerce estime que les ouvertures prévues pour le transport de personnes devraient se retrouver au niveau du transport de marchandises par route. Aussi propose-t-elle d'ajouter l'alinéa suivant à cet article:

„L'autorisation délivrée conformément aux dispositions de la présente loi pour l'exercice de la profession de transporteur de marchandises par route emporte de plein droit autorisation d'exercer l'activité commerciale de location de véhicules et l'activité d'auxiliaire de transport.“

Concernant l'article 5

Cet article reprend et confirme les dispositions de la loi d'établissement de 1988 concernant la procédure d'autorisation et notamment le refus et la révocation de l'autorisation d'établissement. Le paragraphe 2 insiste plus particulièrement sur la conformité du requérant ou du transporteur établi avec la condition de l'établissement stable, telle que définie à l'article 2 du présent projet de loi. Les moyens de contrôle prévus sont logiques et adéquats, si l'on veut éviter que la loi ne reste lettre morte et assurer qu'elle sera observée. Aussi la Chambre de Commerce peut-elle approuver le texte proposé.

Concernant l'article 6

Cet article énonce les conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises telles qu'elles sont prévues par la directive que la présente loi se propose de transposer en droit national, et qui n'appellent pas de commentaires de la part de la Chambre de Commerce. Ces mêmes conditions figurent à l'article 7 de la loi de 1991. Les paragraphes (4), (5) et (6) de cet article 7 de la loi de 1991 n'ont pas été repris dans le présent projet de loi, étant donné que ces dispositions sont couvertes par la loi d'établissement de 1988 qui constitue le droit commun applicable en l'occurrence.

Tel n'est pas le cas pour les dispositions de l'article 11 de la loi de 1991 qui ne se retrouvent pas dans la loi d'établissement de 1988. Il s'agit des possibilités de proroger provisoirement ou définitivement l'autorisation d'établissement en cas de décès ou d'incapacité de la personne physique exerçant l'activité de transporteur. La Chambre de Commerce est d'avis qu'il faut reprendre textuellement ces dispositions de l'article 11 de la loi de 1991 dans le projet de loi sous avis. La Chambre de Commerce propose d'ajouter aux cas de figure prévus du décès ou de l'incapacité physique ou légale de la personne physique, le terme „et dans des cas particuliers dûment justifiés“ afin de permettre la prise en compte de situations imprévisibles dans la vie d'un homme, avec l'objectif subordonné d'assurer la pérennité de l'entreprise. En effet, l'article 4 de la directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996, telle que modifiée par la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998, prévoit expressément ces possibilités de dérogation.

Aussi la Chambre de Commerce propose-t-elle de compléter l'article 6 du présent projet de loi par les paragraphes (4) et (5) suivants:

(4) L'exploitation d'une entreprise de transport de marchandises ou de voyageurs par route peut, par dérogation au paragraphe (1), être poursuivie à titre provisoire pendant une période d'un an en cas de décès ou d'incapacité physique ou légale de la personne physique exerçant l'activité de transporteur ou de la personne physique visée au paragraphe (2), qui remplit la condition de capacité professionnelle.

Le délai précité peut être prorogé de six mois au maximum dans des cas dûment justifiés.

Toutefois la personne chargée de la poursuite à titre provisoire de l'exploitation doit remplir la condition d'honorabilité et être dans le délai d'un mois spécialement agréée par le Ministre.

(5) Exceptionnellement, le Ministre peut autoriser, en cas de décès ou d'incapacité de la personne physique exerçant l'activité de transporteur, la poursuite, à titre définitif, de l'exploitant par le conjoint, un descendant, un ascendant, un collatéral ou allié jusqu'au troisième degré ne remplissant pas la condition de capacité professionnelle, mais possédant une expérience pratique d'au moins trois ans dans la gestion journalière de cette entreprise.

Concernant l'article 7

Cet article traite des conditions d'honorabilité à remplir par le requérant d'une autorisation d'établissement de transporteur. Bien que le droit commun soit en principe applicable, la transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 nécessite de préciser des éléments affectant l'honorabilité et qui sont spécifiques à l'exercice de l'activité de transporteur. La Chambre de Commerce remarque que le texte de la directive n'a pas été repris littéralement ce qui confère au projet de loi un sens différent de celui de la directive. La Chambre de Commerce propose que le présent projet de loi se tienne mot à mot au texte de la directive. Aussi le point (1) „s'il a été déclaré inapte de l'exercice de la profession de transporteur“ devrait-il être complété par le bout de phrase: „en vertu des réglementations en vigueur“.

Concernant l'article 8

Cet article concerne l'épineux problème de la garantie financière que le requérant pour la profession de transporteur et les entreprises établies doivent apporter. La Chambre de Commerce a esquissé les problèmes que les entreprises de transport luxembourgeoises connaissent à cet égard dans le chapitre „Historique et remarques liminaires“. La directive 98/76/CE aggrave encore cette situation du fait du relèvement important du montant de la capacité financière calculée en fonction du nombre de véhicules exploités.

La Chambre de Commerce réitère son opposition à la limitation de la preuve de la capacité financière, formule acceptée sous le couvert de la loi actuelle et reprise par le présent projet de loi, en l'occurrence un cautionnement ou une garantie établie par un établissement bancaire ou financier dûment habilité à cette fin. La Chambre de Commerce ne partage pas l'avis des auteurs du projet de loi, exprimé dans l'exposé des motifs comme quoi une garantie bancaire n'engendrerait pas l'immobilisation d'une somme équivalente à la garantie bancaire. En réalité, les établissements financiers ne sont pas enclins à prendre des risques. Aussi demandent-ils bien évidemment toujours des contre-garanties sous une forme ou une autre. Ainsi les entreprises perdent une partie de leur potentiel de crédit dont ils pourraient avoir besoin pour le développement normal de leurs affaires. Cela est d'autant plus important en temps de concurrence acharnée que le secteur des transports est en train de vivre, et a fortiori en temps de crise induite par la présente flambée des prix des produits pétroliers.

Par ailleurs, force est de constater qu'une garantie bancaire a un coût qui grève le résultat d'exploitation de l'entreprise (entre 0,5% et 1% de commission par an). Si les auteurs estiment que le système de la garantie bancaire est facile à mettre en oeuvre, ils doivent surtout avoir pensé à la gestion administrative du système.

A côté de la garantie établie par un établissement bancaire et financier, l'article 8 du présent projet de loi autorise le cautionnement comme moyen de remplir la condition de capacité financière, sans pour autant préciser qui sera habilité à fournir ce cautionnement. Ainsi tout cautionnement sera admis, qu'il soit établi par un organisme de garantie collective ou par une personne physique ou morale.

La Belgique a opté pour un système de garantie ou de cautionnement bancaire similaire à celui proposé par les auteurs du projet de loi sous avis. La France par contre exige que le montant de la capacité financière soit couvert par les capitaux propres de l'entreprise et seulement en cas d'insuffisance de capitaux propres, elle autorise une garantie financière délivrée par une assurance ou un établissement bancaire, sans que toutefois cette garantie ne puisse dépasser les 50% du montant de la capacité financière nécessaire (calculée en fonction du parc des véhicules). En Allemagne et en Autriche, un système correspondant à celui que la Chambre de Commerce propose ci-après est d'application.

Au vu de tous les arguments explicités ci-devant, la Chambre de Commerce propose de remplacer l'article 8 par le texte suivant:

„La capacité financière consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise.

Pour évaluer la capacité financière, seront pris en considération les comptes annuels de l'entreprise, le cas échéant; les fonds disponibles, y compris les liquidités en banque, les possibilités de découvert et d'emprunt, les avoirs, y compris les biens qui peuvent servir de garantie pour l'entreprise; les frais, y compris le prix d'achat ou le premier versement pour l'achat de véhicules, des locaux, des installations et du matériel, ainsi que le fonds de roulement.

La capacité financière n'est plus donnée:

- *en cas de retards de paiement considérables en matière d'impôts directs ou indirects ou en matière de cotisations sociales;*
- *au cas où le capital et les réserves de l'entreprise seraient inférieurs à un seuil qui sera fixé par règlement grand-ducal.*

Les modalités de la production de la preuve de la capacité financière seront fixées par règlement grand-ducal.“

L'adoption de ce texte implique la mise en oeuvre d'un règlement grand-ducal d'une autre teneur que celui proposé actuellement. La Chambre de Commerce se permet d'y revenir avec ses propres propositions lors de l'analyse et du commentaire du projet de règlement grand-ducal en question.

Concernant l'article 9

Cet article précise la condition de capacité professionnelle à remplir par le requérant.

Le paragraphe (1) reprend textuellement les dispositions de la directive 98/76/CE et n'appelle pas de commentaires.

Le paragraphe (2) précise que les connaissances nécessaires sont acquises, soit par la fréquentation de cours, soit par une expérience pratique de cinq ans (sans précision du niveau des fonctions assumées), soit par la combinaison des deux systèmes, les connaissances devant être prouvées par la réussite à un examen.

La directive ne prévoit pas de modalités pour l'acquisition des connaissances nécessaires et se limite à dire que le constat des connaissances se fait au moyen d'un examen écrit obligatoire. Par contre, la directive prévoit que les Etats membres peuvent dispenser de l'examen les candidats qui justifient d'une expérience professionnelle pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transports à un niveau de direction, à condition que ces candidats passent un examen de contrôle.

Cette faculté n'est pas retenue par le présent projet de loi, ce qui constitue une aggravation de la condition de capacité professionnelle par rapport aux conditions fixées par la directive. La Chambre de Commerce ne partage pas ce choix et estime qu'un examen de contrôle (allégé par rapport à l'examen prévu au paragraphe (2), le cas échéant oral) doit être prévu pour les cas de figure en question. Aussi propose-t-elle d'insérer un nouveau paragraphe entre les paragraphes actuels (2) et (3) avec la teneur suivante:

„Les candidats qui justifient d'une expérience professionnelle pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction peuvent être dispensés de l'examen prévu au paragraphe (2) ci-dessus, à condition que ces candidats passent un examen de contrôle, dont les modalités seront déterminées par un règlement grand-ducal.“

Le paragraphe (3) ne demande pas de commentaires.

Le paragraphe (4) transpose l'article 3 paragraphe (4) alinéa (c) de la directive de base et prévoit une dispense partielle ou totale de la condition de capacité professionnelle pour 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. Un règlement grand-ducal déterminera les diplômes et les modalités de la dispense. Force est de constater que ces dispenses étaient également prévues à l'article 10, paragraphe (4) de la loi de 1991, mais que le règlement grand-ducal y prévu n'a jamais été pris. Cela n'a pas pour autant empêché le Ministre des Classes Moyennes d'accorder quelques rares dispenses sous le couvert de cette disposition.

La Chambre de Commerce demande que les dispenses prévues par la directive 98/76/CE soient également reprises par la réglementation nationale et propose de modifier le dernier bout de phrase de ce paragraphe comme suit:

„...; les modalités de la dispense seront déterminées par un règlement grand-ducal.“

Concernant l'article 10

Le paragraphe (1) de cet article prévoit de dispenser 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 fournir la preuve de la capacité professionnelle telle que prévue à l'article 9 du présent projet de loi. La Chambre de Commerce tient à remarquer qu'à l'article 6 paragraphe (3), il est précisé que si le requérant est une personne morale, la personne physique qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transporteur, doit satisfaire aux conditions d'honorabilité professionnelle et de capacité professionnelle. Cette règle doit également trouver application à l'endroit de l'article 10 pour les personnes morales.

Le paragraphe (2) ne demande pas de commentaires.

Le paragraphe (3) précise les mesures transitoires pour les entreprises autorisées avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi, en ce qui concerne la condition de la capacité financière.

Concernant les articles 11 et 12

Ces articles n'appellent pas d'observations particulières de la part de la Chambre de Commerce.

Concernant l'article 13

Cet article consacre le principe de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux, tel que prévu par le règlement (CEE) 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993, en ce qui concerne le transport de marchandises, et par le règlement (CE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997, en ce qui concerne le transport de voyageurs, et ne demande pas d'autre commentaire.

Concernant les articles 14, 15 et 16

Ces articles n'appellent pas d'observations particulières de la part de la Chambre de Commerce.

*

**2) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
portant exécution de l'article 3 et de l'article 8 de la loi du ... con-
cernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de trans-
porteur de marchandises par route et portant transposition de la
directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998**

Le règlement grand-ducal sous rubrique porte exécution des articles 3 et 8 du projet de loi faisant l'objet du présent avis.

La Chambre de Commerce étant en désaccord avec les auteurs du présent projet de loi en ce qui concerne la transposition en droit national de la condition de capacité financière à remplir par les entreprises de transport de marchandises et de voyageurs par route, elle se réfère à ses réflexions sur le fond du problème exposé dans le présent avis sur le projet de loi.

Aussi la Chambre de Commerce s'abstient-elle de réitérer ses arguments à cet endroit et se limite-t-elle à proposer des modifications de texte qui sont cohérentes avec le concept qu'elle défend et qui est concrétisé dans sa proposition de texte pour l'article 8 du projet de loi faisant l'objet du présent avis.

Concernant l'article 1er

Le paragraphe 1er répète l'obligation légale du transporteur de produire la preuve de la capacité financière visée à l'article 8 du projet de loi et n'appelle pas de commentaires, sinon que cet article aura

une autre teneur si les propositions de la Chambre de Commerce à l'endroit du projet de loi sous avis étaient adoptées. Dans cette logique, le deuxième alinéa de cet article est à biffer.

Concernant les articles 2 à 6

Par souci de clareté et de cohérence, la Chambre de Commerce propose de remplacer ces articles par les dispositions suivantes:

„ Art. 2. La capacité financière est donnée lorsque l'entreprise dispose d'un capital et de réserves d'une valeur au moins égale à euros neuf mille (9.000.–) pour un seul véhicule utilisé et à euros cinq mille (5.000.–) pour chaque véhicule supplémentaire.

Les véhicules pris en compte pour ce calcul sont les véhicules dont dispose le transporteur, soit en pleine propriété, soit sous forme de contrat d'achat à tempérament, de contrat de location, de contrat de crédit-bail ou de prêt à titre onéreux ou gratuit.

Par véhicule il faut entendre soit un véhicule automoteur ou un tracteur, dont la masse maximale autorisée, y compris la remorque ou la semi-remorque, dépasse 3,5 tonnes et destiné au transport de marchandises, soit un autocar ou un autobus.

Le Ministre ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement peut faire abstraction des véhicules dont l'utilisation est limitée au marché national, pour la fixation du nombre de véhicules à prendre en compte pour le calcul de la valeur du capital et des réserves.

Art. 3. La preuve de la capacité financière peut être apportée:

- a) soit par le rapport d'un réviseur d'entreprise dont il ressort que les conditions de capacité financière telles que fixées à l'article 2 sont remplies;*
- b) soit par le dépôt d'un cautionnement ou d'un nantissement de tiers solvables et agréés par le Ministre ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement, pour le montant résultant du calcul effectué aux conditions fixées à l'article 2;*
- c) soit par le dépôt d'une garantie bancaire établie par un établissement bancaire ou financier dûment habilité à cette fin, pour le montant résultant du calcul effectué selon les conditions fixées à l'article 2;*
- d) soit par la production d'une assurance établie par une entreprise d'assurances dûment habilitée à cette fin, pour le montant résultant du calcul effectué selon les conditions fixées à l'article 2.*

Art. 4. Le rapport du réviseur d'entreprise visé à l'article 3 point (a) doit être apporté annuellement au plus tard au 1er juillet de l'exercice et doit être basé sur les comptes annuels de l'exercice précédent. La même obligation joue en cas d'augmentation du parc des véhicules tombant sous le champ d'application de l'article 2.

Art. 5. (1) Les garanties visées à l'article 3 point (b), (c) et (d) sont établies au profit de la masse des créanciers en cas de faillite du transporteur. Elles ne pourront être invoquées que par le curateur de la faillite, agissant dans l'intérêt de la masse des créanciers, sur production d'une copie certifiée conforme du jugement déclaratif de faillite. Le montant de la garantie sera versé à l'actif de la faillite et sera réparti par le curateur entre les créanciers privilégiés et chirographaires suivant le rang respectif de leurs créances.

(2) La constitution et le remplacement de la garantie visée à l'article 3 points (b), (c) et (d) de même que le changement de l'établissement bancaire ou financier ou du garant détenant le cautionnement ou assumant la garantie, doivent être approuvés par le Ministre ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement.

(3) Le montant de la garantie visée à l'article 3 points (b), (c) et (d) est adapté à l'évolution du parc des véhicules.

(4) La durée de la garantie visée à l'article 3 points (b), (c) et (d) est indéterminée. Elle ne cesse ses effets qu'après un délai de préavis de résiliation de six mois.

(5) Le retrait du cautionnement ou la résiliation après préavis de la garantie visée à l'article 3 points (b), (c) et (d) est notifiée par l'établissement bancaire ou financier ou le garant assumant la garantie tant à l'entreprise concernée qu'au Ministre ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement.

Ces notifications sont faites par lettre recommandée et entraînent le retrait de l'autorisation d'établissement dans un délai de soixante jours, à moins qu'endéans ce délai une nouvelle preuve de la capacité financière telle que prévue à l'article 3 ne soit fournie.

Il en est de même en cas d'insuffisance de la garantie visée à l'article 3 points (b), (c) et (d).“

Concernant l'article 7

D'après la proposition de texte ci-dessus, cet article 7 deviendrait l'article 6. Tous les articles suivants seraient à renuméroter en conséquence.

Cet article consacre la possibilité de dispenser de l'application de la totalité 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.

Dans son avis ci-dessus sur le projet de loi (article 3 paragraphe (3)), la Chambre de Commerce s'est opposée à l'exonération de ce type de transports de l'application des dispositions de la loi. Dans cette logique, la Chambre de Commerce demande de rayer purement et simplement l'article 7 du projet de règlement grand-ducal sous avis.

L'article 3 du projet de loi permet de dispenser les transporteurs de marchandises par route, donc également les transporteurs utilisant des véhicules dont la masse maximale autorisée se situe entre 3,5 et 6 tonnes (cf. paragraphe (2)), effectuant exclusivement des transports nationaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports (paragraphe (4)), de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la loi.

Dans son avis sur le projet de loi, la Chambre de Commerce s'est exprimée en faveur d'une dispense de l'application de la totalité des dispositions de la loi pour ces cas de figure. Aussi demande-t-elle de prévoir les dispenses prévues aux paragraphes (2) et (4) de l'article 3 du projet de loi dans le projet de règlement grand-ducal sous avis en remplaçant le texte de l'article 7 par les dispositions suivantes:

„Les personnes physiques ou morales qui effectuent des transports de marchandises par route exclusivement sur le territoire national sont dispensées de l'application de la totalité des dispositions de la loi du ... 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.“

Pour les entreprises pouvant bénéficier de cette dispense, les dispositions de l'article 3 paragraphe (5) du projet de loi sont applicables, en d'autres termes, leur activité est régie par les dispositions en vigueur en matière de droit d'établissement, donc par le droit commun.

Concernant les articles 8 et 9

A part qu'ils nécessitent être renumérotés, ces articles n'appellent pas de commentaires de la part de la Chambre de Commerce.

*

3) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

portant exécution de l'article 9 de la loi du ... 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

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique porte exécution de l'article 9 du projet de loi faisant l'objet du présent avis.

Il vise

- à déterminer les organes chargés de l'organisation des cours de formation, des conditions particulières de stages et des modalités de l'examen probatoire.
- à désigner les diplômes susceptibles de conférer le droit à une dérogation à la fréquentation des cours organisés par la Chambre de Commerce.

Les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous avis mélangent à dessein les dispositions prévues aux paragraphes (2) et (4) de l'article du projet de loi faisant l'objet du présent avis. La Chambre de Commerce renvoie à des observations à l'endroit de l'article 9 du projet de loi et réitère sa demande d'éviter tout renforcement des contraintes réglementaires imposées par la directive européenne par une transposition rigide qui ne tire pas avantage des ouvertures et des possibilités de dérogations offertes par la directive 98/76/CE.

Ainsi, le paragraphe (2) de l'article 9 du projet de loi prévoit que les connaissances nécessaires peuvent être acquises soit par la fréquentation de cours, soit par une expérience professionnelle pratique de cinq ans auprès d'un transporteur, sans autre indication sur le niveau de fonction occupée dans l'entreprise de transport.

L'article 3 du projet de règlement grand-ducal sous avis par contre réserve la possibilité d'être dispensé de la fréquentation des cours aux candidats pouvant se prévaloir d'un stage pratique de cinq ans, effectué dans des fonctions dirigeantes auprès d'un transporteur ainsi qu'aux candidats qui sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique.

Or, la directive 98/76/CE ne prévoit aucune obligation de fréquentation de cours pour les candidats d'une autorisation d'établissement de transporteur. La directive impose la réussite à un examen par laquelle des connaissances suffisantes des matières dont la liste est établie à l'annexe I sont prouvées.

Par contre, la directive prévoit un examen de contrôle, donc une épreuve allégée par rapport à l'examen normal pour les candidats pouvant se prévaloir d'un stage pratique de cinq ans, effectué dans des fonctions dirigeantes auprès d'un transporteur. Pour les candidats qui sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique, la directive autorise une dispense totale de l'application des conditions de la capacité professionnelle, dispense également prévue au paragraphe (4) de l'article 9 du projet de loi sous avis. Le présent projet de règlement grand-ducal ne reprend pas ces possibilités de dispense. La Chambre de Commerce n'est pas d'accord avec cette approche et propose ci-après des modifications de texte qui répondent à ses propositions de fond.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 1er

Cet article détermine que les cours portant sur les matières indiquées à l'annexe I du projet de loi sous avis, sont organisés par la Chambre de Commerce. La Chambre de Commerce assure cette tâche depuis 1980.

Concernant l'article 2

Cet article détermine notamment les conditions du test probatoire, la composition de la commission d'examen et son fonctionnement.

Les dispositions prévues sont celles du règlement grand-ducal du 10 juin 1994 pris en exécution de l'article 10 de la loi du 3 octobre 1991 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux qui sont tous les deux abrogés et remplacés par le présent projet de règlement grand-ducal.

La Chambre de Commerce rend attentif au fait que les règles d'appréciation de la réussite ou de la non-réussite à l'examen probatoire divergent par rapport aux dispositions prévues à l'annexe I de la directive 98/76/CE. En effet, le Chapitre II *Organisation de l'examen* de cette annexe prévoit concrètement que:

1. „...

a) *L'examen écrit obligatoire est constitué de deux épreuves, à savoir:*

- *des questions écrites comportant soit des questions à choix multiple (quatre réponses possibles), soit des questions à réponse directe, soit une combinaison des deux systèmes;*
- *des exercices écrits/études de cas.*

La durée minimale de chacune des deux épreuves est de deux heures.

b) *Dans le cas où un examen oral est organisé, les Etats membres peuvent subordonner la participation à cet examen à la réussite à l'examen écrit.*

2. Dans la mesure où les Etats membres organisent également un examen oral, ils doivent prévoir, pour chacune des trois épreuves, une pondération des points qui ne peut être inférieure à 25% ni supérieure à 40% du total des points à attribuer.

Dans la mesure où les Etats membres organisent un examen écrit, ils doivent prévoir, pour chaque épreuve, une pondération des points qui ne peut être inférieure à 40% ni supérieure à 60% du total des points à attribuer.

3. Pour l'ensemble des épreuves, les candidats doivent obtenir une moyenne de 60% au moins du total des points à attribuer sans que le pourcentage des points obtenus dans chaque épreuve ne puisse être inférieur à 50% des points possibles.

Un Etat membre peut, uniquement pour une épreuve, réduire le pourcentage de 50% à 40%.“

La Chambre de Commerce se demande s'il ne faut pas aligner les dispositions nationales sur celles reproduites ci-dessus.

Concernant l'article 3

La Chambre de Commerce propose de remplacer le texte de cet article par le texte qui suit, afin de tenir compte de ses remarques concernant les titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique:

„Sont dispensés de la fréquentation des cours prévus à l'article 1er ci-dessus et de l'examen prévu à l'article 2 ci-dessus les candidats qui sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique figurant sur la liste dressée à l'annexe I. Cette liste peut être modifiée par arrêté ministériel.“

La Chambre de Commerce estime nécessaire de concrétiser par un nouvel article 4 ses propositions à l'égard des candidats pouvant se prévaloir d'un stage pratique de cinq ans, effectué dans des fonctions dirigeantes auprès d'une personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route: Cet article pourrait avoir la teneur suivante:

„Art. 4. Sont dispensés de la fréquentation des cours prévus à l'article 1er ci-dessus les candidats pouvant se prévaloir d'un stage pratique de cinq ans, effectué dans des fonctions dirigeantes auprès d'une personne physique ou morale exerçant la profession du transporteur de voyageurs ou de marchandises par route. Toutefois les candidats doivent se soumettre à un examen de contrôle prenant la forme de questions à choix multiple portant sur les matières B, C, D et E de l'annexe I de la loi du ... 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.“

Concernant les articles 4 et 5

Ces articles qui deviennent respectivement les articles 5 et 6 si les propositions ci-devant de la Chambre de Commerce devraient être adoptées, n'appellent pas de commentaires de la part de la Chambre de Commerce.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi et les deux projets de règlement grand-ducal sous rubrique dans la mesure où il sera tenu compte de ses observations et de ses propositions de modification.

4714/02

N° 4714²

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(13.2.2001)

Par lettre du 21 décembre 2000, Monsieur Fernand Boden, Ministre des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement, a transmis le projet de loi sous rubrique pour information à la Chambre des Employés Privés.

1. Ledit projet a pour objet de préciser les conditions d'accès à la profession des entreprises de transport en transposant en droit luxembourgeois la directive européenne 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998.

Il s'accompagne d'un projet de règlement grand-ducal précisant les preuves à fournir relatives à la capacité financière dont doit pouvoir disposer tout transporteur.

2. Une des exigences posées par le projet de loi sous avis attire l'attention particulière de la Chambre des Employés Privés.

Il s'agit de celle relative à l'établissement qui sera modifiée en vue de contrecarrer certaines pratiques abusives ayant vu le jour sous l'empire de la législation actuelle.

Suivant le projet de loi, un établissement de transport doit à l'avenir se caractériser entre autres par l'existence d'une infrastructure opérationnelle au Luxembourg et par l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités du transporteur.

La Chambre des Employés Privés approuve ces exigences qui ont le mérite de limiter la constitution de sociétés „boîte à lettres“ au Luxembourg.

3. Si les nouveaux critères sont destinés à conférer plus de transparence au marché des transporteurs établis au Luxembourg, il n'en reste pas moins qu'un contrôle renforcé doit être mis en place, surtout dans la première phase d'application des dispositions issues de la nouvelle loi.

Une surveillance attentive s'impose non seulement pour conserver au secteur des transports une certaine image de marque, mais aussi pour conférer certaines garanties aux travailleurs occupés par ces entreprises.

4. Sous réserve des remarques qui précèdent, la Chambre des Employés Privés peut marquer son accord au projet de loi et au projet de règlement grand-ducal lui transmis pour information.

Luxembourg, le 13 février 2001.

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Théo WILTGEN

Le Président,
Jos KRATOCHWIL

Service Central des Imprimés de l'Etat

4714/03

N° 4714³

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL
AU MINISTRE DES CLASSES MOYENNES, DU TOURISME ET DU LOGEMENT

(5.4.2001)

Monsieur le Ministre,

En réponse à votre lettre citée sous rubrique, nous avons l'honneur de vous faire savoir que le projet en question ne suscite pas d'observations particulières de notre part.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre considération très distinguée.

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Le Président,
Henri BOSSI

Service Central des Imprimés de l'Etat

4714/04

N° 4714⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

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**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(8.11.2001)

Par dépêche du 3 août 2000, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat 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.

Le projet de loi, élaboré par le ministre des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement, était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

L'avis de la Chambre de commerce est parvenu au Conseil d'Etat par dépêche du 12 décembre 2000, celui de la Chambre des employés privés en date du 12 mars 2001 et celui de la Chambre de travail en date du 10 août 2001. L'avis de la Chambre des métiers ne lui a pas encore été communiqué par le Gouvernement.

Par dépêche du 18 avril 2001, le Conseil d'Etat a encore vu compléter son dossier par la communication d'un jugement No 203/2001 rendu par le tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, chambre correctionnelle, du 18 janvier 2001, en matière de droit d'établissement.

*

Le projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 modifiant la directive 96/26/CE 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.

Les premières directives en la matière sont la directive 74/561/CEE du Conseil du 12 novembre 1974 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, la directive 74/562/CEE du Conseil du 12 novembre 1974 concernant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux et la directive 77/796/CEE du Conseil du 12 décembre 1977 visant la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres de transporteur de marchandises et de transporteur de personnes par route et comportant des mesures destinées à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs. Ces directives ont été modifiées de manière substantielle à plusieurs reprises.

Sur le plan national, elles ont donné lieu à transposition d'abord par 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, abrogée entre-temps par la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route.

La directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996, portant pratiquement le même intitulé que la directive qui doit actuellement être transposée, a procédé à la codification des prédites directives en les rassemblant en un seul texte.

La directive qu'il s'agit de transposer actuellement a pour but d'harmoniser les réglementations nationales concernant l'accès à la profession de transporteur routier et la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres qui risquent d'entraîner des distorsions de concurrence.

La directive à transposer élargit le champ d'application de la directive 96/26/CE à certaines catégories de transporteurs de marchandises par route pour le compte d'autrui utilisant des véhicules de petit tonnage, comme, par exemple, les services de messagerie, sous réserve d'une dérogation particulière pour les entreprises de transport de marchandises effectuant des transports locaux de courte distance et utilisant des véhicules d'un poids maximal autorisé situé entre 3,5 et 6 tonnes.

Les auteurs du présent projet, contrairement à ceux de la directive à transposer qui modifie seulement la directive 96/26/CE, procèdent non par modification de la loi du 3 octobre 1991, mais par codification et remplacement. Le Conseil d'Etat approuve cette approche, car elle donne plus de transparence au texte qui devient un outil plus facile à appliquer.

Le texte du projet se distingue particulièrement de la directive par le poids que les auteurs ont donné à la condition d'établissement du transporteur.

En ce qui concerne la précision de cette condition, qui était déjà un souci majeur du législateur lors de l'élaboration de la loi précitée du 3 octobre 1991, il est renvoyé au document parlementaire No 3453 qui analyse entre autres la distinction à faire entre liberté d'établissement et libre prestation de services pour arriver à la conclusion que l'exigence d'un établissement dans le cadre du droit d'établissement n'est pas contraire au principe de la libre prestation de services. Le Conseil d'Etat approuve cette analyse qui est toujours d'actualité.

Par la suite le projet de loi introduit, conformément à la directive, une catégorie de transporteurs qui peuvent être dispensés de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions du projet de loi en raison de la limitation du rayon d'activité de ces transporteurs et de la faible incidence sur le marché des transports.

Les conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacités professionnelles ont été rendues plus rigoureuses, afin d'assurer une amélioration de la qualification des transporteurs et de contribuer ainsi à un assainissement du marché, à une amélioration de la qualité du service rendu, dans l'intérêt des usagers, des transporteurs et de l'économie dans son ensemble, de même qu'à une plus grande sécurité routière.

Le projet de loi sous revue constitue en fait un complément à la loi du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, qui constitue la loi de base pour réglementer l'exercice à titre indépendant de certaines professions au Luxembourg. Les auteurs mettent le présent projet de loi dans le cadre de cette loi générale et seules les dispositions spécifiques aux transporteurs sont ainsi réglementées dans le projet sous avis, alors que le cadre général est posé par la loi du 28 décembre 1988.

Cette façon de procéder donne une plus grande harmonie aux différents textes réglementant les professions. La loi du 28 décembre 1988 devient par ce biais la loi-cadre d'établissement, qui s'applique chaque fois qu'il n'est pas disposé autrement par une loi spéciale.

Le Conseil d'Etat approuve l'approche des auteurs tant en ce qui concerne la réglementation de la profession qu'en ce qui concerne la procédure législative.

*

EXAMEN DU TEXTE

Intitulé

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le renvoi à la transposition de la directive. Cette transposition sera de toute façon indiquée lors de la publication de la loi au Mémorial. En cas de renvoi à la directive, il faudrait d'ailleurs reprendre l'intitulé complet de la directive, ce qui alourdirait inutilement celui-ci.

Article 1er

L'article 1er reprend de façon modifiée l'article 1er de la loi du 28 décembre 1988 en l'adaptant à la profession de transporteur de voyageurs par route et de transporteur de marchandises par route, tout en

précisant que les dispositions de la loi de 1988 s'appliquent chaque fois que le texte sous revue n'y déroge pas.

Le Conseil d'Etat est d'accord avec cette approche, mais il propose certaines modifications de texte.

Ainsi, à l'alinéa 1er il est d'avis que le premier bout de phrase: „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,“ est à supprimer, alors que le reste de la phrase ne constitue pas une exception au paragraphe 3 de la loi, mais bien son application.

Au 2e alinéa, le Conseil d'Etat propose de supprimer l'adjectif „spéciale“ à la fin de la première phrase ainsi que la deuxième phrase. En effet, il n'appartient pas à une loi de préciser son caractère. De même, il n'appartient pas à une loi de rappeler un principe juridique évident, qui est d'ailleurs précisé au paragraphe 3 de la loi du 28 décembre 1988.

Il y a lieu d'ajouter encore à cet alinéa le paragraphe 5 de l'article 3 qui trouve sa place plutôt dans cet article, alors que celui-ci traite des lois applicables dans toutes les hypothèses.

Cet article se lira par conséquent de la façon suivante:

„Art. 1er. 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“.

La loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales s'applique dans la mesure où elle n'est pas incompatible avec les dispositions de la présente loi. Elle s'applique également aux personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur visée à l'alinéa précédent dont l'activité ne tombe pas dans le champ d'application des dispositions de la présente loi.“

Article 2

Les deux premières définitions ne donnent pas lieu à observation, alors qu'elles correspondent à la définition donnée tant par la directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 que par la directive à transposer.

Au 3e tiret, le législateur entend préciser les conditions à remplir par un transporteur pour avoir un établissement au sens du premier alinéa de l'article 1er du projet de loi.

Comme la Commission des classes moyennes et du tourisme le relevait déjà dans son avis du 25 juin 1991 relatif au projet de loi concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route (*Doc. parl. 3453²*), la création du grand marché intérieur attire toujours plus d'entreprises en provenance de pays non membres des Communautés européennes en vue de s'établir dans un des pays membres pour y pouvoir exercer la profession de transporteur. Le Luxembourg est un des pays cibles, vu que l'accès au marché est facile et qu'en raison des accords bilatéraux qu'il a conclus et des conventions multilatérales auxquelles il a adhéré, il offre des perspectives de développement indéniables aux entreprises s'établissant au Grand-Duché.

Un contrôle de ces entreprises de transport s'avère difficile, alors que la profession s'exerce essentiellement à l'étranger et que par le passé de nombreux transporteurs étrangers qui se sont établis au Luxembourg n'y disposaient que d'une boîte à lettres et exerçaient effectivement la profession depuis leur siège principal, tant à l'intérieur de l'Union européenne qu'à l'extérieur.

Ceci a entraîné qu'un grand nombre d'entreprises de transports a complètement échappé au contrôle des autorités luxembourgeoises tant en ce qui concerne le personnel employé que le matériel roulant utilisé. Certains problèmes de non-respect des conditions sociales pour les salariés, de véhicules mal entretenus et même de transports illégaux en étaient la suite. Pour cette raison, le législateur s'était déjà soucié lors de l'élaboration de la loi du 3 octobre 1991 de prescrire un établissement au Luxembourg, tout en définissant cet établissement suivant la définition du droit fiscal en matière d'impôts directs. Les auteurs du projet veulent maintenant renforcer ces conditions, alors que le contrôle de l'obligation de l'établissement, déjà difficile en lui-même, ne peut se faire qu'*a posteriori*.

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'un contrôle *a posteriori* est dans l'ordre des choses, alors qu'un candidat transporteur, qui n'est pas certain d'obtenir l'autorisation requise, ne peut être obligé à conclure, au moment de sa demande en autorisation de faire le commerce, un contrat de location de

bureaux, un contrat de travail avec une personne autorisée à engager le transporteur à l'égard de tiers, l'achat de véhicules et de meubles de bureau. Il ne peut davantage démontrer par avance le caractère permanent de la direction des activités de transporteur depuis le Luxembourg et le fait d'y conserver tous les documents relatifs à ses activités. Ce contrôle ne peut être exercé qu'*a posteriori*. Ceci n'empêche qu'il est tout à fait légitime de préciser les conditions qui doivent être remplies, afin que l'établissement exigé soit effectivement le centre d'activité de l'entreprise de transport.

Le Conseil d'Etat peut rejoindre l'avis de la Chambre de commerce, qui critique la définition de l'établissement donnée par les auteurs notamment par l'exigence de l'existence d'une „infrastructure opérationnelle“ sans préciser ce terme autrement, alors que ce seul terme est vague et peut donner lieu à des interprétations imprévisibles.

La pratique de l'Administration s'était fixée sur les éléments retenus par la Cour d'appel du Grand-Duché de Luxembourg, siégeant en matière correctionnelle, en son arrêt No 144/00 V du 9 mai 2000 et entendait faire de ces éléments, qui pouvaient seulement être contrôlés *a posteriori*, des éléments de déclaration d'intention par les requérants. Par lettre du 18 avril 2001, le ministre des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement a encore fait parvenir au Conseil d'Etat, par l'intermédiaire du Premier ministre, Ministre d'Etat, le jugement No 203/2001, rendu par la 12e Chambre correctionnelle du Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, en date du 18 janvier 2001. Ces deux décisions analysaient en détail les éléments à retenir, afin de pouvoir dire si un transporteur avait un établissement stable au Luxembourg. On peut déduire de ces deux décisions citées à titre jurisprudentiel qu'un contrôle *a priori* n'est pas réalisable et qu'il faudra par conséquent retenir des éléments aussi objectifs que possible, afin de permettre aux autorités de contrôler *a posteriori* si les conditions sont remplies.

Le Conseil d'Etat propose le texte suivant pour le troisième tiret:

„– „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. Il doit y avoir un établissement stable et y disposer d'une infrastructure opérationnelle où la direction des activités du transporteur est effectivement exercée, où les documents relatifs à ces activités sont conservés en permanence et où l'entreprise est représentée par une personne autorisée à l'engager à l'égard des tiers.“

Article 3

Le premier paragraphe abaisse le seuil du tonnage des véhicules, où la loi n'est pas applicable, de 6 tonnes à 3,5 tonnes, conformément à la directive à transposer.

La même directive a créé ainsi une catégorie supplémentaire de véhicules dont le poids maximum autorisé se situe entre plus de 3,5 et 6 tonnes. Ces véhicules peuvent être dispensés de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la directive à condition qu'ils effectuent exclusivement des transports „locaux“ n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison de la faible distance parcourue.

Le paragraphe 2 transpose par conséquent cette modification en droit national.

Le paragraphe 3 reprend l'ancienne disposition du paragraphe 4 de l'article 1er de la loi du 3 octobre 1991, qui a été introduite dans la loi du 17 novembre 1978 déjà sur insistance de la Chambre de commerce.

Cette disposition semble viser essentiellement des entreprises et établissements d'hébergement de personnes handicapées, malades ou âgées, qui doivent transporter leurs salariés et les personnes hébergées soit vers leur lieu de travail soit vers des centres médicaux ou de loisirs à très faible distance du lieu de l'entreprise ou de l'établissement. Cette disposition est d'ailleurs conforme à la directive. Le Conseil d'Etat marque son accord avec cette disposition.

Le paragraphe 4 semble s'appliquer à des véhicules dont la masse maximale autorisée se situe même à plus de 6 tonnes, mais qui n'effectuent que 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. Il s'agit par conséquent de transporteurs professionnels qui limitent leur activité sur le marché national.

Il y a tout d'abord lieu d'analyser si la définition des transports locaux du paragraphe 2 de l'article 3 et celle des transports nationaux du présent paragraphe sont identiques.

Le Conseil d'Etat ignore pourquoi les auteurs parlent tantôt de transports *locaux* et tantôt de transports *nationaux*. Dans un territoire comme celui du Grand-Duché de Luxembourg, cette différenciation n'a pas de sens, alors qu'un transporteur *local* au sens strict du mot n'a guère de chance de survie économique. Si les deux termes devaient avoir la même signification, la seule différence entre le paragraphe 2 et 4 est alors la masse maximale des véhicules.

Les deux seules autres différences entre les paragraphes 2 et 4 sont par conséquent l'absence de limite de masse dans le paragraphe 4 ainsi que le critère de la nature de la marchandise transportée.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'autre observation à formuler quant à cette dispense prévue par la directive.

Le Conseil d'Etat peut également approuver le principe des dispositions du paragraphe 5, qui souligne encore une fois qu'à défaut d'application du projet de loi sous revue, la loi du 28 décembre 1988 a vocation à s'appliquer, sauf pour les dispositions concernant les ressortissants des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, qui ne sont pas établis au Grand-Duché, ainsi que les dispositions pénales spéciales prévues par le projet sous revue. Il est cependant d'avis que ces dispositions devront trouver plutôt leur place dans l'article 1er qui traite des lois applicables à la profession de transporteur.

Article 4

Cet article inclut dans l'autorisation de transport de voyageurs par route l'autorisation d'exercer la profession au moyen de voitures de location et l'activité commerciale de location de voitures.

D'après l'intention de ses auteurs, le texte de l'article 4 de la loi du 3 octobre 1991, qui était rédigé en des termes semblables, a inclus l'autorisation d'exercer le métier de loueur de taxis et d'ambulances (cf. exposé des motifs sub art. 4). Or, l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, définit en son point 12 la voiture de location comme véhicule automoteur ou à traction animale, ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, et affecté au transport rémunéré de personnes, alors que le taxi est défini au point 13 comme une voiture automobile à personnes servant au transport public occasionnel rémunéré de personnes, équipée d'un taximètre homologué et comprenant au minimum 4 places assises et au maximum 9 places assises, y compris celle du conducteur. L'article 1er de la loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis définit en son alinéa 2 le taxi comme „une voiture automobile à personnes servant au transport rémunéré de voyageurs par route“. Il est vrai qu'un règlement grand-ducal détermine les équipements techniques spécifiques des taxis, ce qui rapproche cette définition de celle donnée par le code de la route.

Même si les définitions des taxis dans les deux textes ne sont pas identiques, elles ne sont pas en contradiction. Cependant, l'intention donnée par les auteurs du texte quant à l'inclusion d'exercer aussi le métier de loueurs de taxis et d'ambulance ne se retrouve pas dans le texte de l'article proposé, alors qu'il y a une différence entre une voiture de location et un taxi.

Afin d'ajuster le texte à l'intention des auteurs, il devrait se lire de la façon suivante:

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

Article 5

Le premier paragraphe renvoie à la procédure normale prévue par la loi du 28 décembre 1988. Le Conseil d'Etat propose par conséquent de renvoyer de façon générale à cette loi et non seulement à la commission chargée de l'instruction. En raison de la suppression du paragraphe 2 proposée par la suite, la subdivision en paragraphes est à omettre.

Cet alinéa se lira de la façon suivante:

„Les demandes d'autorisation et les propositions de révocation d'une autorisation sont instruites conformément à l'article 2 de la loi du 28 décembre 1988.“

Le paragraphe 2 érige la condition de l'établissement de l'entreprise de transport en une condition spéciale.

Le Conseil d'Etat ne peut pas suivre les auteurs, notamment pour deux raisons.

D'une part, comme il a été exposé dans les observations relatives à l'article 2, un contrôle *a priori* de l'établissement semble impossible au Conseil d'Etat et il est d'ailleurs superfétatoire de répéter la nécessité d'un établissement au Luxembourg, condition qui se trouve déjà inscrite à l'article 1er.

D'autre part, l'alinéa 3 de l'article 2 de la loi du 28 décembre 1988 prévoit que l'autorisation peut être révoquée pour les motifs qui en auraient justifié le refus. Comme l'établissement au Luxembourg est une condition essentielle pour pouvoir exercer la profession, cette disposition est suffisante pour permettre au ministre compétent de révoquer l'autorisation en cas de violation de la condition.

De même, en raison justement des dispositions de l'article 22 (1) de la loi modifiée du 28 décembre 1988 et de son applicabilité générale à toutes les professions réglementées, dont celle de transporteur, il est superfétatoire de rappeler l'applicabilité de cette loi et de prescrire aux agents chargés de la constatation des infractions la façon dont ils devront s'y prendre.

Le Conseil d'Etat propose par conséquent de supprimer le paragraphe 2 en entier.

Article 6

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler.

Article 7

Le Conseil d'Etat propose de reprendre au point 1 le texte en entier de l'article 3, 2b) de la directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996, de sorte que ce point se lira de la façon suivante:

„1. s'il a été déclaré inapte à l'exercice de la profession de transporteur par route en vertu des réglementations en vigueur;“

Le texte, tel qu'il est proposé actuellement, est trop vague quant à la définition du genre d'inaptitude visée.

La condition du point 2 pourrait être incluse dans les obligations professionnelles légales prévues par le dernier alinéa de l'article 3 de la loi du 28 décembre 1988.

Si le législateur voulait néanmoins préciser quelles obligations professionnelles légales particulières sont visées pour le secteur des transports, le Conseil d'Etat propose de reprendre entièrement le texte de l'article 3, paragraphe 2c), introduit par la directive à transposer. Le point 2 se lira par conséquent de la façon suivante:

„2. s'il a été condamné pour des infractions graves et répétées aux réglementations en vigueur concernant:

- a. les conditions de rémunération et de travail de la profession;
- b. l'activité de transporteur routier de marchandises ou de personnes, 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.“

Le texte de la directive comporte effectivement des précisions importantes.

Article 8

Cet article traite de la deuxième condition spéciale pour la profession de transporteur, qui est celle de la capacité financière.

Au premier alinéa, les auteurs du projet ont de nouveau supprimé l'adjectif „correcte“ après „mise en marche“. Le Conseil d'Etat propose de l'ajouter, afin de reprendre entièrement la définition donnée par la directive.

Au deuxième alinéa, les auteurs de la directive laissent au transporteur le choix entre deux possibilités pour prouver sa capacité financière. En effet, la directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 prévoit dans son article 3, 3b) que „pour évaluer la capacité financière, l'autorité compétente prend en considération: les comptes annuels de l'entreprise, le cas échéant; les fonds disponibles, y compris les liquidités en banque, les possibilités de découvert et d'emprunt, les avoirs, y compris les biens, qui peuvent servir de garantie pour l'entreprise; les frais, y compris le prix d'achat ou le premier versement pour l'achat des véhicules, des locaux, des installations et du matériel, ainsi que le fonds de roulement“.

Au point d), la directive laisse à l'autorité nationale compétente la faculté de pouvoir „accepter à titre de preuve de la capacité financière la confirmation ou l'assurance donnée par une banque ou un autre établissement dûment qualifié. Cette confirmation ou cette assurance peut être fournie sous la forme d'une garantie bancaire ou de tout autre moyen similaire“.

D'après l'avis de la Chambre de commerce, qui a analysé la situation en Belgique, en France, en Allemagne et en Autriche, seule la Belgique a fait le même choix que le Luxembourg pour obtenir la preuve de la capacité financière.

Il est vrai, comme le relève d'ailleurs ladite chambre, que les banques et établissements financiers ne fournissent pas de garantie bancaire gratuitement et que la plupart du temps une telle garantie suppose le blocage des fonds dans leur intégralité ou partiellement. Dans le cas contraire, elle demande au moins une commission calculée sur le montant de la garantie. Il est donc évident que le choix opéré par les auteurs du texte grève les établissements financièrement.

Le Conseil d'Etat peut par conséquent rejoindre l'avis de la Chambre de commerce, qui propose d'utiliser d'abord la faculté donnée à l'article 3, 3b), de la directive et de recourir seulement en cas d'insuffisance d'actif du transporteur à l'exigence de la garantie bancaire.

Il est clair que si le Conseil d'Etat était suivi dans sa proposition, il y aurait lieu d'organiser la procédure de contrôle de la situation financière des entreprises de transport qui devront évidemment, en ce cas, avoir continuellement leur comptabilité à jour.

L'article 8 pourrait ainsi se lire de la façon suivante:

„Art. 8. (1) La capacité financière consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche correcte 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.

Pour évaluer la capacité financière, seront pris en considération: les comptes annuels de l'entreprise, le cas échéant; les fonds disponibles, y compris les liquidités en banque, les possibilités de découvert et d'emprunt, les avoirs, y compris les biens, qui peuvent servir de garantie pour l'entreprise; les frais, y compris le prix d'achat ou le premier versement pour l'achat des véhicules, des locaux, des installations et du matériel, ainsi que le fonds de roulement. Un règlement grand-ducal fixera les conditions et la périodicité du contrôle de la capacité financière.

La capacité financière n'est plus donnée:

- a. en cas de retards de paiement considérables en matière d'impôts directs ou indirects ou en matière de cotisations sociales;
- b. au cas où le capital et les réserves de l'entreprise seraient inférieurs à un seuil à fixer par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal fixera les conditions minimales à remplir ainsi que le contrôle continu de la situation financière du transporteur.

(2) Au cas où la personne physique ou morale qui exerce la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route ne peut fournir la preuve de sa capacité financière par sa comptabilité et ses actifs, elle devra fournir un cautionnement ou 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.“

Article 9

L'article 9 traite de la capacité professionnelle de la personne requérante.

Afin d'acquérir la capacité professionnelle, les auteurs du projet prévoient l'organisation de cours et la prise en compte d'une expérience pratique auprès d'un transporteur par route. Dans n'importe laquelle des deux hypothèses et même dans leur combinaison, la réussite à un examen est prescrite. Le Conseil d'Etat peut se rallier à cette proposition.

Il propose cependant de modifier les paragraphes 1, 2 et 4 en supprimant le renvoi à l'annexe, car il suggérera plus loin de supprimer toutes les annexes dans le cadre de ce projet.

Article 10

Le premier paragraphe traite des transporteurs disposant de l'autorisation requise dans un Etat membre. Ces dispositions ne donnent pas lieu à observation.

Les autres paragraphes constituent des mesures transitoires et devront par conséquent être renvoyés dans un article spécial à la fin de la loi. Il y a dès lors lieu de supprimer au 1er paragraphe l'indication „(1)“.

Article 11

Cet article ne donne pas lieu à observation, sauf qu'il est proposé de supprimer le renvoi spécial aux membres de l'Union européenne, ceux-ci étant inclus de toute façon dans l'Espace économique européen.

L'article se lira par conséquent de la façon suivante:

„**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'Espace économique européen, ...“

Article 12

L'article 12 précise que ni le projet de loi sous revue ni la loi du 28 décembre 1988 ne sont applicables aux transporteurs qui effectuent seulement des prestations de services au Luxembourg.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer cet article, alors qu'en vertu de la réglementation communautaire de la libre prestation de services à l'intérieur du territoire de l'Union européenne, cet article est superfétatoire.

Article 13 (12 selon le Conseil d'Etat)

Cet article traite, d'une part, des transporteurs ressortissants de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen non établis au Grand-Duché de Luxembourg, qui sont habilités à y effectuer des transports nationaux dans les conditions prévues par la législation communautaire ainsi que, d'autre part, des ressortissants des Etats non membres de l'Union européenne non établis au Grand-Duché de Luxembourg, qui sont admis à y effectuer des transports nationaux en vertu d'un traité international.

La même observation concernant une indication spéciale des Etats membres de l'Union européenne que sub article 11 s'impose. Il y a donc lieu de supprimer les mots „de l'Union Européenne ou“ et de lire „Les ressortissants des Etats membres de l'Espace économique européen, ...“.

Le troisième alinéa autorise le Grand-Duc à fixer les modalités d'exécution et les pénalités des infractions aux règlements du Conseil des Communautés européennes. Comme les règlements sont d'application sans transposition, il est nécessaire de prévoir les modalités d'exécution de même que les pénalités et infractions.

Il est prévu de déléguer ce droit à un règlement grand-ducal pris sur la base de l'article 37 de la Constitution. Or, si cet article 37 réserve bien au pouvoir exécutif les règlements et arrêtés nécessaires à l'exécution des traités dans les formes qui règlent les mesures d'exécution des lois et avec les effets qui s'attachent à ces mesures, ils ne peuvent cependant porter sur les matières qui sont réservées par la Constitution au pouvoir législatif. Parmi ces matières se trouvent notamment les pénalités des infractions au règlement du Conseil des Communautés européennes.

Le Conseil d'Etat doit partant s'opposer formellement à cette disposition.

En outre, un renvoi à la loi du 9 août 1971 est superfétatoire, alors que la matière des transports se trouve de toute façon visée par cette loi.

Article 14 (13 selon le Conseil d'Etat)

L'article 14 (13 selon le Conseil d'Etat) fixe les peines pour les infractions et tentatives d'infraction au projet sous revue et il énumère les infractions à six articles, à savoir aux articles 1er, 5, 6, 7, 10 et 13 (12 selon le Conseil d'Etat).

Le Conseil d'Etat ne voit pas de quelle façon une infraction pourrait être commise à l'encontre de l'article 5.

Quant à l'article 6, qui constitue une énumération des conditions que doit remplir le requérant, le Conseil d'Etat ne voit pas non plus quelle infraction pourrait être commise à l'encontre des dispositions de cet article. Il appartient de toute façon au ministre de contrôler si les conditions sont remplies et de délivrer ou de refuser alors l'autorisation requise. Une infraction pourrait tout au plus être commise dans le cadre du paragraphe 3 du prédit article, mais en ce cas la disposition est superfétatoire, alors que l'article 4 de la loi du 28 décembre 1988 couvre cette hypothèse et l'article 22 de la même loi l'érige déjà en infraction avec indication des peines.

L'article 7 traite de l'honorabilité du requérant. Ici de nouveau, le Conseil d'Etat ne voit pas en quoi une infraction pourrait être commise contre cet article qui constitue une condition préalable à la délivrance de l'autorisation de faire le commerce. De toute façon, cet article prévoit des condamnations pour les infractions y énumérées, respectivement une déclaration d'inaptitude, qui entraîneront la révocation de l'autorisation de la part du ministre compétent.

Quant à l'article 10, les deux premiers paragraphes énumèrent de nouveau des conditions de capacité professionnelle préexistantes, alors que le paragraphe 3 oblige les détenteurs d'autorisations à se conformer aux dispositions relatives à la capacité financière. Le Conseil d'Etat ne voit pas en quoi une infraction pourrait être commise contre les paragraphes 1 et 2. Il propose par conséquent d'ajouter après „article 10“ l'indication du paragraphe 3.

Pour ce qui est de l'article 13, les infractions peuvent être commises uniquement contre les alinéas 1er et 2 et il y a lieu de le préciser.

Le Conseil d'Etat propose par conséquent de supprimer le renvoi aux articles 5, 6, 7 et d'ajouter à l'article 10 (14 selon le Conseil d'Etat) l'indication du paragraphe 3 (2 selon le Conseil d'Etat) ainsi qu'à l'article 13 (12 selon le Conseil d'Etat) celle des alinéas 1er et 2.

La deuxième phrase du paragraphe 1er de l'article sous revue rappelant l'applicabilité de la loi du 28 décembre 1988 est à supprimer, alors que ce renvoi est superfétatoire.

Le paragraphe 2 est à supprimer pour la même raison.

Article 14. Dispositions transitoires (selon le Conseil d'Etat)

Comme annoncé lors de l'examen de l'article 10 ci-avant, le Conseil d'Etat propose d'insérer les paragraphes 2 et 3 dans un article spécial concernant les dispositions transitoires.

Le paragraphe 2 devient ainsi le paragraphe 1er et le paragraphe 3 devient le paragraphe 2.

Le paragraphe 2 (1er selon le Conseil d'Etat) ne donne pas lieu à observation.

Le paragraphe 3 (2 selon le Conseil d'Etat), premier alinéa, impose aux transporteurs, détenteurs d'une autorisation, de se conformer aux dispositions concernant la capacité financière pour leur parc automobile au 1er octobre 2001. Cette date est à actualiser suivant l'évolution de la procédure législative du présent texte.

Les deuxième et troisième alinéas de ce paragraphe imposent cette obligation également en cas d'augmentation du parc de véhicules ainsi que l'application de la loi aux transporteurs disposant de véhicules dont la masse maximale autorisée se situe entre plus de 3,5 et 6 tonnes. Ces deux alinéas sont superfétatoires par rapport au premier alinéa qui prévoit l'adaptation de la capacité financière au 1er octobre 2001. Postérieurement à l'entrée en vigueur de cette loi, cette adaptation s'impose de toute façon à tous les transporteurs établis sur le territoire du Grand-Duché. Les deux derniers alinéas du paragraphe 3 (2 selon le Conseil d'Etat) sont par conséquent à supprimer.

Article 15

Cet article constitue une disposition abrogatoire avec une réserve quant aux infractions commises sous son empire. Pour autant que la nouvelle loi abroge des infractions prévues par l'ancienne loi, aucune poursuite ne pourra plus être envisagée. En effet, d'après le principe que la peine la moins forte sera prononcée, une infraction qui n'existe plus ne peut plus être poursuivie.

La précision de la deuxième phrase ne peut donc viser que l'application des peines plus douces de la loi de 1991 aux infractions commises sous l'empire de cette loi, pour autant que ces infractions restent également punissables sous la nouvelle loi.

Si la Chambre des députés ne partageait toutefois pas cette approche, le Conseil d'Etat devrait s'opposer formellement à la deuxième phrase comme étant contraire aux principes de l'application de la loi pénale dans le temps.

Pour des raisons de clarté du texte du 2e alinéa, le Conseil d'Etat propose de mettre les mots „*jusqu'à leur remplacement*“ en bout de phrase. Cet alinéa se lira alors de la façon suivante:

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

Article 16

Cet article relatif à l'entrée en vigueur ne donne pas lieu à observation.

Les annexes I et *Ibis* sont à supprimer dans le cadre du présent projet de loi et à insérer dans le règlement grand-ducal. En effet, l'énumération des matières que le candidat à l'obtention de l'autorisation d'établissement devra connaître trouve sa place plutôt dans un règlement d'exécution, qui est plus facilement adaptable aux exigences du moment. En plus, la description et le texte d'un diplôme certifiant des connaissances ne relèvent pas de la loi.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 8 novembre 2001.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4714/05

N° 4714⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

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

* * *

**AMENDEMENTS ADOPTES PAR LA COMMISSION DES
CLASSES MOYENNES, DU TOURISME ET DU LOGEMENT****DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(18.3.2002)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous saisir de quelques amendements au projet de loi sous objet, arrêtés par la Commission des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement lors de sa réunion du 5 mars 2002.

A titre d'information vous trouverez également en annexe à la présente la version amendée et le texte coordonné du projet, texte que la Commission se propose de soumettre au vote de la Chambre des Députés. Je me permets de préciser que ce texte tient compte dans une large mesure des observations de votre Haute Corporation.

Ci-après les amendements proposés et leur commentaire:

Article 6

La Commission propose d'ajouter au paragraphe (3) un deuxième alinéa libellé comme suit:

„Le respect des conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles pourra toutefois également être exigé dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.“

En effet, cette disposition visant à renforcer le contrôle de l'honorabilité et à permettre, le cas échéant, au Ministre des Classes Moyennes de refuser ou de retirer l'autorisation d'établissement lorsque des personnes peu recommandables sont impliquées dans la gestion ou le contrôle d'une société (actionnaires influents, associés, gérants, directeurs, administrateurs et de manière générale les personnes disposant de la signature sociale, ...) est prévue dans le cadre de la réforme du droit d'établissement qui est imminente et qui concernera également les entreprises de transport.

Il semble cependant opportun, dès à présent, de prévoir cette possibilité sans attendre la réforme en question.

Article 7

La Commission voudrait ajouter à la fin du 1er tiret du paragraphe (2) le mot „ou“ afin de reprendre correctement le texte de la directive 98/76/CE du Conseil.

Article 13 (ancien art. 14)

Vu la date d'entrée en vigueur de la loi, les montants des amendes sont à indiquer en euros et non plus en francs.

La Commission voudrait également insérer à l'article 13 du projet de loi un deuxième paragraphe dont la teneur serait la suivante:

„En cas d'infractions et de tentatives d'infractions aux dispositions de la présente loi, la juridiction saisie du fond de l'affaire pourra prononcer une interdiction professionnelle d'exercer l'activité de transporteur d'une durée de 5 ans contre leur auteur, ainsi qu'une fermeture de l'établissement concerné conformément aux modalités prévues aux dispositions des articles 22 et 24 de la loi modifiée du 28 décembre 1988.“

L'ajout de cette disposition permettra aux juridictions du fond saisies d'une infraction à la loi de prononcer une interdiction professionnelle, respectivement la fermeture de l'entreprise de transport.

En effet, le code de commerce et le code pénal ne prévoient pas la possibilité d'agir contre les infractions typiquement commises par une entreprise de transport.

Les dispositions de l'article 13 (2) ne compromettent pas la faculté pour le Ministre d'apprécier l'honorabilité même en absence d'une interdiction provisoire.

Article 14 (ancien art. 10)

Conformément aux vœux de votre Haute Corporation, la Commission propose d'adapter au paragraphe (2) la date jusqu'à laquelle les transporteurs doivent se conformer aux dispositions concernant la capacité financière pour leur parc automobile.

Vu l'urgence du projet de loi sous objet je vous saurais gré, Monsieur le Président, de bien vouloir faire aviser les amendements ci-dessus dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, je tiens à vous signaler qu'à la première ligne du point (2) de l'article 7, seul le mot „graves“ a été ajouté afin de reprendre correctement le texte de la directive en question.

Quant aux annexes, elles ont été supprimées au niveau du projet de loi et transférées aux règlements grand-ducaux respectifs.

Finalement, permettez-moi de vous confirmer que la Chambre des Députés partage l'interprétation de votre Haute Corporation relative à l'article 15 du projet de loi.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur François Biltgen, Ministre aux Relations avec le Parlement, et à Monsieur Fernand Boden, Ministre des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

Pour le Président de la Chambre des Députés,

Le Vice-Président,

Niki BETTENDORF

*

ANNEXE

VERSION AMENDEE DU 5 MARS 2002

En gras: Modifications du Conseil d'Etat acceptées par la Commission des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement

En italique: Amendements de la Commission des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement

*

Projet de loi du 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.**

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“.

La loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales s'applique dans la mesure où elle n'est pas incompatible avec les dispositions de la présente loi. Elle s'applique également aux personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur visée à l'alinéa précédent dont l'activité ne tombe pas dans le champ d'application des dispositions de la présente loi.

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'application 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 comporte de plein droit l'autorisation d'exercer cette profession au moyen de **taxis, d'ambulances et 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~~ conformément à l'article 2 de 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).

Le respect des conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles pourra toutefois également être exigé dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.

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 **par route en vertu des réglementations en vigueur**;
- (2) s'il a été condamné pour des infractions **graves** aux réglementations concernant
 - les conditions de rémunération et de travail **de la profession** ou
 - l'activité de transporteur **routier de marchandises ou de personnes**, 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 **correcte** 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 **par règlement grand-ducal**.

(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 précisées par règlement grand-ducal** 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 précisé par règlement grand-ducal**.

(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 précisées par règlement grand-ducal**; 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 dispensées 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 plus tard un mois après la mise en vigueur de la présente loi 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. 12.– 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 internationaux 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. 13.– (1) Les infractions et tentatives d'infractions aux dispositions des articles 1, 5, **6, 7, 10 et 13 12** alinéas 1er et 2 et **article 14** paragraphe 2 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 251 euros à 125.000 euros 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.~~

(2) En cas d'infractions et de tentatives d'infractions aux dispositions de la présente loi, la juridiction saisie du fond de l'affaire pourra prononcer une interdiction professionnelle d'exercer l'activité de transporteur d'une durée de 5 ans contre leur auteur, ainsi qu'une fermeture de l'établissement concerné conformément aux modalités prévues aux dispositions des articles 22 et 24 de la loi modifiée du 28 décembre 1988.

Art. 14.– (1) 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.

(2) 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 plus tard un mois après la mise en vigueur de la présente loi~~ 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. 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, ~~jusqu'à leur remplacement~~.

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 intra-communautaires 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 de ⁽⁶⁾b) 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

.....⁽⁷⁾

(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.

ANNEXE

TEXTE COORDONNE DU 5 MARS 2002

PROJET DE LOI

concernant l'établissement de transporteur de voyageurs
et de transporteur de marchandises par route

Art. 1er.— 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“.

La loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales s'applique dans la mesure où elle n'est pas incompatible avec les dispositions de la présente loi. Elle s'applique également aux personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur visée à l'alinéa précédent dont l'activité ne tombe pas dans le champ d'application des dispositions de la présente loi.

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'application 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 comporte de plein droit l'autorisation d'exercer cette profession au moyen de taxis, d'ambulances et 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 conformément à l'article 2 de 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).

Le respect des conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles pourra toutefois également être exigé dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.

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 par route en vertu des réglementations en vigueur;
- (2) s'il a été condamné pour des infractions graves aux réglementations concernant
 - les conditions de rémunération et de travail de la profession ou
 - l'activité de transporteur routier de marchandises ou de personnes, 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 correcte 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 dans les matières énumérées par règlement grand-ducal.

(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 précisées par règlement grand-ducal 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 précisé par règlement grand-ducal.

(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 précisées par règlement grand-ducal; les diplômes et les modalités de la dispense seront déterminés par un règlement grand-ducal.

Art. 10.– 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.

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'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.– Les ressortissants des Etats membres 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 internationaux et nationaux de voyageurs et de marchandises par route au Grand-Duché de Luxembourg sur la base du principe de réciprocité.

Art. 13.– (1) Les infractions et tentatives d'infractions aux dispositions des articles 1, 5, 12 alinéas 1er et 2 et article 14 paragraphe 2 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 251 euros à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) En cas d'infractions et de tentatives d'infractions aux dispositions de la présente loi, la juridiction saisie du fond de l'affaire pourra prononcer une interdiction professionnelle d'exercer l'activité de transporteur d'une durée de 5 ans contre leur auteur, ainsi qu'une fermeture de l'établissement concerné conformément aux modalités prévues aux dispositions des articles 22 et 24 de la loi modifiée du 28 décembre 1988.

Art. 14.– (1) 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.

(2) 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 plus tard un mois après la mise en vigueur de la présente loi 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.

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, dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente loi, jusqu'à leur remplacement.

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

4714/06

N° 4714⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

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**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(14.5.2002)

En date du 18 mars 2002, le Conseil d'Etat était saisi d'amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission des classes moyennes, du tourisme et du logement de la Chambre des députés. Au texte des amendements étaient joints un commentaire ainsi qu'un texte coordonné du projet de loi.

Article 6

La Commission de la Chambre des députés propose d'ajouter un deuxième alinéa au paragraphe 3 par anticipation sur une réforme du droit d'établissement qui serait imminente, et qui prescrirait que le respect des conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles pourrait également être exigé dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.

Quant à cette proposition, il faut d'abord considérer que la présente législation vise à transposer 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 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. Il faut par conséquent veiller à une transposition correcte de la directive. Une telle transposition correcte ne peut en aucun cas prévoir des conditions supplémentaires, qui dépasseraient l'objectif de la directive et qui introduiraient des éléments de distorsion de la concurrence dans un domaine où la liberté d'établissement devrait prévaloir.

L'article 71 du Traité instituant la Communauté européenne impose au Conseil de l'Union européenne d'établir des règles communes et la directive impose de prendre des mesures destinées à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement des transporteurs. En ce qui concerne la capacité professionnelle, les considérants 5 et 11 de la directive renvoient clairement aux seuls (candidats) transporteurs, à l'exclusion de toute autre personne de l'entreprise. La définition de l'entreprise telle que figurant à l'article 1er de la directive montre que la personne visée par ce terme est le transporteur.

Les dispositions de l'alinéa 3 du point 1 de l'article 3 de la directive sont encore plus éloquentes en ce qu'elles disposent que „si le candidat n'est pas une personne physique:

- la condition prévue au point a) (condition d'honorabilité) doit être remplie par la ou les personnes qui dirigent effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise. Les Etats membres peuvent demander que d'autres personnes de l'entreprise satisfassent également à cette condition,
- la condition prévue au point c) (capacité professionnelle) doit être remplie par la personne ou par l'une des personnes mentionnée(s) au premier tiret“.

Il semble par conséquent évident au Conseil d'Etat que la proposition telle que formulée par la Commission de la Chambre des députés dépasse du moins partiellement la directive et impose une condition restrictive à la libre concurrence qui n'échappera certainement pas, le moment venu, à la sanction de la Cour de Justice des Communautés européennes.

Le Conseil d'Etat propose dès lors de supprimer l'exigence du respect des conditions de la capacité professionnelle par le détenteur de la majorité des parts sociales ou les personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.

En raison de la violation des règles prescrites par la directive, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à la proposition telle que formulée par la Commission de la Chambre des députés.

Le Conseil d'Etat donne encore à considérer que cette proposition pose l'épineux problème de l'application des dispositions prévues aux sociétés de capitaux et notamment à celles où le porteur des parts sociales peut être anonyme (actions au porteur). Les personnes peu honorables ont par conséquent tout avantage à rester dans l'anonymat et il est ainsi créé de par la loi une disparité entre détenteurs de parts sociales suivant la possibilité d'avoir des parts sociales au porteur ou nominatives. Si, dans le cadre de la protection de la place financière, des dispositions analogues ont été introduites par la loi modifiée du 5 avril 1993 relative au secteur financier, l'article 6 a cependant prévu que l'agrément est subordonné à la communication à la Commission de surveillance du secteur financier de l'identité des actionnaires ou associés, directs ou indirects, personnes physiques ou morales, qui détiennent dans l'établissement à agréer une participation qualifiée, ou leur permettant d'exercer une influence significative sur la conduite des affaires ainsi que du montant de ces participations. La qualité desdits actionnaires ou associés doit donner satisfaction, compte tenu du besoin de garantir une gestion saine et prudente de l'établissement de crédit. Les paragraphes 2 et 3 prévoient encore des précisions, tout comme l'article 7 de la même loi qui traite en détail de l'honorabilité et de l'expérience professionnelles des membres des organes d'administration, de gestion et de surveillance ainsi que des actionnaires ou associés visés à l'article précédent. Des prescriptions similaires existent en matière d'assurances (loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances).

Le présent projet de loi ne prévoyant pas une telle obligation de transparence, le texte, tel que proposé, risque de rester lettre morte et d'introduire des distorsions de concurrence entre sociétés transparentes et sociétés à actionnariat anonyme.

Les personnes peu recommandables, comme s'exprime la Commission parlementaire, se cacheront de toute façon derrière l'anonymat.

Quant au texte proposé, on peut se poser la question de savoir ce qu'il faut comprendre par „influence significative sur la gestion ou l'administration de la société“, et si dans ces conditions il serait suffisant que l'actionnaire influence la politique commerciale de la société lors des délibérations de l'assemblée générale des actionnaires.

Finalement, la proposition de la Commission parlementaire n'indique pas qui peut exiger que le détenteur de la majorité des parts sociales ou la personne qui est en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société doit également respecter les conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles. Le texte n'indique pas non plus dans quelle situation le respect de ces conditions peut être exigé. La proposition ouvre par conséquent la voie au pouvoir arbitraire de celui qui peut exiger le respect de ces conditions.

Article 7

Sans observation.

Article 13 (ancien article 14)

La Commission propose encore d'ajouter un nouveau paragraphe 2 qui reprend, en les adaptant, certaines dispositions pénales de la loi modifiée du 28 décembre 1988, qui est de toute façon applicable en l'espèce.

Il s'agit notamment des dispositions du paragraphe 3 de l'article 22 de la loi modifiée du 28 décembre 1988, qui deviennent plus sévères dans le projet, alors qu'elles prévoient une interdiction professionnelle d'une durée fixe de cinq ans contre les contrevenants à la loi, alors que la loi modifiée du 28 décembre 1988 laisse au juge l'appréciation de la peine portant sur une durée de deux mois à cinq ans. Quant à la fermeture d'établissement, elle est prévue par le paragraphe 5 de la loi modifiée du 28 décembre 1988.

La proposition enlève par conséquent tout pouvoir d'appréciation au juge, qui pourrait alors être enclin plutôt à en faire abstraction qu'à mettre un terme définitif à une entreprise. Il faut en effet constater qu'une interdiction professionnelle de 5 ans équivaut le plus souvent à la fermeture définitive de l'entreprise. Pour le reste, la proposition n'ajoute rien au texte, notamment en raison de l'alinéa 2 de

l'article 1er, qui dispose que la loi modifiée du 28 décembre 1988 s'applique dans la mesure où elle n'est pas incompatible avec les dispositions de la présente loi. Il y a par conséquent lieu de supprimer cette proposition.

De toute façon, la proposition est imparfaite par rapport aux dispositions du dernier alinéa du paragraphe 1er de l'article 22 de la loi modifiée du 28 décembre 1988, alors qu'elle ne comporte aucune incrimination précise, heurtant par là le principe de la légalité des incriminations (article 12 de la Constitution).

Une répétition mal reproduite de textes existants et applicables n'ajoute rien à la sécurité juridique.

Le Conseil d'Etat doit par conséquent s'opposer formellement à cette proposition.

Article 14

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 14 mai 2002.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4714/07

N° 4714⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

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**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(15.5.2002)

Par sa lettre du 1er août 2000, Monsieur le Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement avait bien voulu saisir la Chambre de Commerce pour avis du projet de loi sous rubrique.

Ce projet de loi était accompagné de deux projets de règlement grand-ducal d'exécution.

La Chambre de Commerce avait émis son avis au sujet des projets précités en date du 30 novembre 2000.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 8 novembre 2001.

Entre-temps, la Chambre de Commerce a également eu connaissance d'amendements parlementaires adoptés par la Commission des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement.

Ces amendements, qui ne concernent que le projet de loi sous avis, rencontrent le désaccord de la Chambre de Commerce, de sorte que celle-ci a jugé nécessaire de formuler le présent avis complémentaire par rapport au projet de loi sous rubrique.

La Chambre de Commerce voudrait d'emblée relever qu'à ses yeux, les observations formulées dans son avis initial du 30 novembre 2000 gardent toute leur pertinence.

Il faut d'ailleurs relever à cet égard que sur un bon nombre de points auxquels la Chambre de Commerce avait attaché la plus grande importance, le Conseil d'Etat, dans son avis du 8 novembre 2001, a appuyé le raisonnement et les propositions de la Chambre de Commerce.

*

COMMENTAIRE DES AMENDEMENTS*Concernant l'amendement 1*

Par cet amendement, la Commission parlementaire propose d'ajouter au paragraphe (3) de l'article 6 un deuxième alinéa, aux termes duquel le respect des conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles pourra également être exigé dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales d'une société ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.

Le commentaire de cet amendement précise que cette disposition vise à renforcer le contrôle de l'honorabilité et à permettre, le cas échéant, au Ministre des Classes Moyennes de refuser ou de retirer une autorisation d'établissement lorsque des personnes peu recommandables sont impliquées dans la gestion ou le contrôle d'une société.

Il est précisé par ailleurs que le projet de réforme du droit d'établissement, au sujet duquel la Chambre de Commerce n'a pas encore été saisie, prévoirait, d'une façon générale, une disposition analogue.

La Chambre de Commerce se doit de marquer sa plus vive opposition à une telle disposition, qui étend d'une façon singulière et arbitraire le cercle des personnes pouvant être soumis au respect des conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles.

Si, à la limite et au vu des événements récents déplorables qui se sont produits au Luxembourg dans le secteur des transports, mais qui n'impliquent que certaines entreprises déterminées, la Chambre de Commerce peut comprendre que les conditions d'honorabilité soient renforcées, elle doit s'opposer à la généralité de la disposition sous rubrique qui assimile à la condition d'honorabilité celle de la qualification professionnelle.

Il est inconcevable qu'en raison des agissements de l'une ou de l'autre entreprise, tout un secteur professionnel, voire même l'ensemble des entreprises luxembourgeoises, se voient sanctionnées en ce qui concerne les conditions d'accès à la profession.

La Chambre de Commerce insiste sur les conséquences que pourrait avoir une telle disposition, de par sa généralité et de par son imprécision.

Qui sont les „personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration d'une société“?

Les termes imprécis de cette faculté accordée au Ministre compétent sont, aux yeux de la Chambre de Commerce, de nature à conférer au Ministre un pouvoir arbitraire inadmissible.

Par ailleurs, ceci pourrait conduire à une situation où l'on pourrait exiger p.ex. d'une entreprise de construction ayant, comme c'est le cas fréquemment, une activité de transport à titre accessoire, et ayant engagé à ces fins un gérant justifiant de la qualification professionnelle adéquate, que les conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles en matière de transport soient remplies personnellement dans le chef des dirigeants de l'entreprise de construction.

En prenant en considération qu'une disposition similaire serait également envisagée dans le cadre de la réforme générale du droit d'établissement, il serait par ailleurs théoriquement possible d'exiger d'un dirigeant d'un supermarché qu'il remplisse individuellement les conditions de qualification professionnelles en relation avec l'ensemble des produits vendus dans un établissement.

En raison des considérations qui précèdent, la Chambre de Commerce s'oppose de la façon la plus catégorique à l'amendement sous rubrique.

Les amendements 2 et 3 n'appellent pas de commentaires de la part de la Chambre de Commerce.

Concernant l'amendement 4

Cet amendement a pour objet d'adapter le délai de mise en conformité concernant les exigences de capacité financière compte tenu de l'évolution de la procédure législative du projet de loi sous avis.

Il est dès lors proposé de prévoir que les transporteurs doivent se conformer aux nouvelles dispositions au plus tard un mois après l'entrée en vigueur de la loi.

Mis à part le fait que la Chambre de Commerce considère ce délai de mise en conformité comme beaucoup trop court, elle voudrait réitérer à cet endroit son opposition à la limitation de la preuve de la capacité financière aux seules possibilités d'un cautionnement ou d'une garantie bancaire.

Elle rappelle que les directives communautaires applicables prévoient à titre principal la possibilité pour une entreprise de transport de justifier de la capacité financière requise par le biais de ses fonds propres.

Ce n'est qu'en cas d'insuffisance d'actifs propres qu'est envisagé le recours au cautionnement ou à la garantie bancaire.

Or, il est indéniable que l'obligation pour les entreprises luxembourgeoises de recourir en pratique à une garantie bancaire constitue un renchérissement évident des coûts et une immobilisation de fonds avec la seule finalité de satisfaire aux conditions d'accès à la profession.

Une telle limitation à la capacité d'investissement des entreprises se trouve encore aggravée à l'heure actuelle par les perspectives découlant des projets communément appelés „Bâle II“ qui risquent de rendre à l'avenir l'accès des PME aux crédits bancaires plus difficiles et plus onéreux.

La Chambre de Commerce relève d'ailleurs qu'elle a été suivie intégralement par le Conseil d'Etat qui a rejoint l'avis de la Chambre de Commerce sur ce point.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce se doit partant de s'opposer de manière énergique aux amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique.

4714/08

N° 4714⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI**concernant l'établissement de transporteur de voyageurs
et de transporteur de marchandises par route**

* * *

**AMENDEMENTS ADOPTES PAR LA COMMISSION DES
CLASSES MOYENNES, DU TOURISME ET DU LOGEMENT****DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(18.6.2002)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que la Commission des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement vient d'examiner en date du 17 juin 2002 l'avis complémentaire du Conseil d'Etat sur le projet de loi sous objet.

La Commission se rallie pour l'essentiel aux observations faites par votre Haute Corporation et propose par conséquent de modifier ses amendements comme suit:

Article 6

La Commission voudrait faire adopter le deuxième alinéa du paragraphe (3) de l'article 6 dans la version ci-après:

„Le respect de la condition d'honorabilité professionnelle pourra toutefois également être exigée dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.“

Commentaire

La Commission considère que l'élément déterminant consiste à pouvoir vérifier l'honorabilité des personnes visées et elle ne peut pas se rallier aux considérations du Conseil d'Etat relatives à la difficulté d'application de cette mesure.

La Commission voudrait ainsi signaler que si la loi sur le secteur financier du 5 avril 1993 organise effectivement une transparence de l'actionnariat, il y a lieu de rappeler que la loi précédente du 27 novembre 1984 en avait fait l'économie.

Par ailleurs, il n'est pas question en l'espèce de disséquer systématiquement l'actionnariat et d'organiser la surveillance prudentielle – qui en est la justification et le corollaire – parfaitement appropriée dans le secteur financier, mais disproportionnée dans le secteur du transport de marchandises par route.

Il s'agit en effet, en renforçant le contrôle de l'honorabilité, de permettre, non de façon systématique mais seulement lorsque des éléments du dossier administratif en font apparaître la nécessité, au Ministre des Classes Moyennes de refuser ou de retirer l'autorisation d'établissement lorsque des personnes peu recommandables sont impliquées dans la gestion ou le contrôle d'une société (actionnaires influents, associés, gérants, directeurs, administrateurs et de manière générale les personnes disposant de la signature sociale, ...). Il ne saurait donc être ici question d'arbitraire, le déroulement de l'instruction de la demande, les modalités de l'avis à donner par la commission ministérielle et de la décision ministérielle proprement dite étant par ailleurs parfaitement précisés au projet de loi qui se réfère pour le surplus aux dispositions de la loi d'établissement.

Le Conseil d'Etat s'interroge encore à propos de l'expression „personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société“. Cette notion a déjà été utilisée notamment au sein des lois précitées, dont le texte et le commentaire des articles sont cependant largement muets.

Le commentaire de l'amendement proposé précise cependant quelque peu cette notion qui n'a pas, et ne peut pas avoir un caractère juridique mais seulement des implications juridiques.

En droit des sociétés, les personnes susceptibles de détenir un pouvoir, et donc d'exercer une influence significative, sur la gestion et l'administration sont parfaitement identifiables. Il ne s'agit pas en tous cas des actionnaires, le Conseil d'Etat confondant le pouvoir de contrôle attaché aux parts sociales, et le pouvoir de gestion et d'administration attaché à une fonction et/ou un mandat et matérialisé en principe par un pouvoir de décision et/ou de signature.

L'amendement proposé vise donc les personnes suivantes:

- le „détenteur de la majorité des parts“, c'est-à-dire l'actionnaire ou l'associé majoritaire,
- les „personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société“, c'est-à-dire les personnes investies conformément au droit des sociétés de l'administration et de la gestion de la société.

Il s'agit pour les sociétés anonymes des administrateurs (article 50 de la loi du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales) et des personnes chargées de la gestion journalière des affaires de la société (article 60 de la loi), désignées comme suit: „..., administrateurs, directeurs, gérants et autres agents, associés ou non, agissant seuls ou conjointement.“

Il s'agit pour les sociétés à responsabilité limitée „d'un ou plusieurs mandataires associés ou non associés, salariés ou gratuits“ (article 191 de la loi) en principe, mais pas obligatoirement, appelé „gérant“.

Article 13 (ancien art. 14)

Suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, la Commission propose de rédiger le paragraphe (2) comme suit:

„En cas d'infractions et de tentatives d'infractions aux dispositions *des articles 1, 5, 12 alinéas 1er et 2 et article 14 paragraphe 2* de la présente loi, la juridiction saisie du fond de l'affaire pourra prononcer une interdiction professionnelle d'exercer l'activité de transporteur d'une durée de *deux mois à cinq ans* contre leur auteur, ainsi qu'une fermeture de l'établissement concerné conformément aux modalités prévues aux dispositions des articles 22 et 24 de la loi modifiée du 28 décembre 1988.“

Commentaire

Afin de tenir compte des critiques du Conseil d'Etat, la Commission a précisé de façon explicite les articles du projet de loi susceptibles d'entraîner une incrimination.

La Commission se rallie également à la proposition du Conseil d'Etat de calquer la durée de l'interdiction professionnelle susceptible d'être par ailleurs prononcée par le juge du fond – en plus de la fermeture de l'établissement – sur la durée déjà prévue actuellement à la loi d'établissement du 28 décembre 1988 pour la fermeture de l'établissement, soit une interdiction et/ou une fermeture de l'établissement pour une durée de deux mois à cinq ans.

Article 15

La Commission voudrait encore signaler une erreur matérielle qui s'était glissée dans son texte amendé, à savoir que suite au premier avis du Conseil d'Etat, les paragraphes 2 et 3 de l'article 10 du projet de loi ont été supprimés et il y a par conséquent également lieu de supprimer dans l'article 15 la référence aux dispositions de l'article 10, paragraphe 2.

*

Vu le retard pris par le Luxembourg en matière de transposition de la directive sous objet, je vous prie de bien vouloir faire aviser les amendements ci-dessus dans un délai permettant à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi 4714 encore avant les vacances parlementaires.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur François Biltgen, Ministre aux Relations avec le Parlement, et à Monsieur Fernand Boden, Ministre des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

Jean SPAUTZ
Président de la Chambre des Députés

Service Central des Imprimés de l'Etat

4714/09

N° 4714⁹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI**concernant l'établissement de transporteur de voyageurs
et de transporteur de marchandises par route**

* * *

DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(2.7.2002)

En date du 18 juin 2002, le Conseil d'Etat fut saisi d'amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement.

Article 6

Les auteurs des amendements ont adopté en majeure partie les vues du Conseil d'Etat et ils ont notamment précisé les personnes autres que le (candidat) transporteur visées par cet article.

Tout en renvoyant aux considérations développées dans son premier avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a plus d'autre observation à formuler.

Article 13

La proposition des auteurs des amendements ne rencontre que partiellement l'avis du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat ne comprend pas en quoi une violation de l'article 5 peut constituer un délit au sens de l'article 13. Il propose dès lors de supprimer le renvoi à l'article 5.

La violation de l'article 14, paragraphe 2 pourrait se résoudre plus rapidement et plus efficacement par une sanction administrative, qui consisterait dans le retrait de l'autorisation administrative.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat maintient son avis quant au renvoi à la loi d'établissement du 28 décembre 1988.

Article 15

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 2 juillet 2002.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4714/10

N° 4714¹⁰

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

concernant l'établissement de transporteur de voyageurs
et de transporteur de marchandises par route

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES CLASSES MOYENNES, DU TOURISME ET DU LOGEMENT

(5.7.2002)

La Commission se compose de: M. Ady JUNG, Président; M. Lucien CLEMENT, Rapporteur; Mme Simone BEISSEL, MM. Jeannot BELLING, Robert GARCIA, Norbert HAUPERT, Jean-Pierre KOEPP, Jeannot KRECKE, Jos SCHEUER, Marco SCHROELL et Claude WISELER, Membres.

*

SOMMAIRE

- I. Antécédents
- II. Généralités
 - A. Directives communautaires et mesures nationales de transposition
 - a. Historique
 - b. Directive 98/76 CE
 - B. Objet du projet de loi
- III. Rôle des différentes autorités
 - A. Ministre des Classes Moyennes
 - B. Ministre des Transports
- IV. Conditions d'obtention d'une autorisation d'établissement en matière de transport
 - A. Condition de l'établissement stable
 - a. Définitions
 - a-1. Ancienne définition
 - a-2. Nouvelle définition
 - b. Faisceau d'indices
 - B. Autres conditions
 - a. Capacité financière
 - b. Qualification professionnelle
- V. Analyse des avis et travaux de la Commission parlementaire
 - A. Avis des chambres professionnelles
 - B. Avis du Conseil d'Etat et amendements de la Commission
 - a. Condition de l'établissement stable
 - b. Condition de capacité financière

c. Condition d'honorabilité et de qualification professionnelles

d. Amendements proposés par le POSL

VI. Commentaire des articles

*

I. ANTECEDENTS

En date du 17 octobre 2000, Monsieur le Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement a déposé à la Chambre des Députés le projet de loi sous rubrique qui était accompagné d'un exposé des motifs, de deux annexes et d'un commentaire des articles.

Ledit projet de loi a été avisé par les chambres professionnelles suivantes:

- la Chambre de Commerce: avis des 30 novembre 2000 et 15 mai 2002;
- la Chambre des Employés Privés: avis du 13 février 2001;
- la Chambre de Travail: avis du 5 avril 2001.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 8 novembre 2001.

Lors d'une réunion conjointe avec la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports en date du 26 février 2002, la Commission des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement a désigné M. Lucien Clement comme rapporteur et a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat. En date du 5 mars 2002, la Commission a examiné les propositions d'amendements formulées par l'Administration des Douanes et Assises et a adopté une série d'amendements.

Par dépêche du 11 mars 2002, le Président de la Chambre des Députés a transmis les amendements au Président du Conseil d'Etat.

En date du 14 mai 2002, le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire.

Lors de la réunion du 17 juin 2002, la Commission a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et adopté des modifications aux amendements.

Par dépêche du 18 juin 2002, le Président de la Chambre des Députés a transmis les amendements modifiés au Président du Conseil d'Etat.

En date du 2 juillet 2002, le Conseil d'Etat a rendu son deuxième avis complémentaire.

Lors de la réunion du 5 juillet 2002, la Commission a examiné le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat et a adopté le présent rapport.

*

II. GENERALITES

A. Directives communautaires et mesures nationales de transposition

a. Historique

Dans le cadre du processus d'harmonisation de la politique commune des transports, le Conseil des Communautés européennes a adopté plusieurs directives portant sur l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de personnes par route. Il s'agit de la directive 74/561/CE du 12 novembre 1974 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, de la directive 74/562/CE du 12 novembre 1974 concernant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux ainsi que de la directive 77/796/CE du 12 décembre 1977 visant la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres de transporteur de marchandises et de transporteur de personnes par route et comportant des mesures destinées à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs. Lesdites directives, modifiées à plusieurs reprises, avaient toutes pour objectif l'ouverture du marché communautaire aux entreprises établies sur le territoire des Etats membres en instaurant une certaine harmonisation des règles déterminant l'accès à la profession. Elles ont fait l'objet d'une codification dans le cadre de la directive 96/26/CE du 29 avril 1996.

Les directives précitées ont été transposées en droit luxembourgeois par 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. La loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route a abrogé et remplacé la loi du 17 novembre 1978.

b. Directive 98/76/CE

La directive 98/76/CE du 1er octobre 1998 (ci-après „la directive de 1998“) modifie de manière substantielle la directive de 1996 et doit être transposée en droit national. Outre le fait qu'elle prend en compte l'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède à l'Union européenne, elle vise une harmonisation plus poussée des réglementations des différents Etats membres dans le but d'empêcher les distorsions de concurrence, et introduit des règles plus rigoureuses en vue de contribuer à l'assainissement du marché. Les innovations concernent essentiellement les points suivants:

1. Elargissement du champ d'application

La directive de 1998 s'applique 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, des dispenses partielles ou totales sont possibles pour ces transporteurs en raison de la limitation de leur rayon d'activité et de leur faible incidence sur le marché de transports.

2. Exigences accrues en termes d'honorabilité

Dorénavant, il suffit que des infractions graves contre les réglementations en vigueur concernant les conditions de rémunération et de travail de la profession ou l'activité de transport routier de marchandises ou de personnes soient commises pour entraîner la perte de l'honorabilité professionnelle. La répétition d'infractions graves n'est donc plus requise. Enfin, la directive de 1998 énumère des infractions nouvelles susceptibles d'entraîner cette perte d'honorabilité. Les ajouts portent sur la protection de l'environnement et le respect des règles relatives à la responsabilité professionnelle.

3. Exigences accrues en termes de capacité financière

Sous l'empire des anciennes directives, l'entreprise devait disposer d'un capital et de réserves d'une valeur au moins égale à 3.000 euros par véhicule utilisé. La directive de 1998, quant à elle, prévoit un montant minimum nettement plus élevé de 9.000 € pour le premier véhicule utilisé et de 5.000 € pour chaque véhicule supplémentaire. En outre, l'autorité compétente a le choix entre l'acceptation ou l'imposition, à titre de preuve, d'une confirmation ou d'une assurance donnée par une banque ou un autre établissement de crédit dûment qualifié. Cette confirmation ou cette assurance peut être fournie par une garantie bancaire ou par tout autre moyen similaire.

4. Exigences accrues en termes de capacité professionnelle

Tout en prévoyant un certificat unique que les Etats membres remettent aux candidats ayant réussi leur examen de capacité professionnelle, la directive de 1998 maintient la possibilité de dispenser de l'examen des candidats qui justifient d'une expérience pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transports à un niveau de direction, mais l'assortit de la condition que ces candidats passent un examen de contrôle dont les modalités sont fixées par les Etats membres.

Ensuite, les matières devant être connues par les candidats ont été élargies et précisées. La directive de 1996 précisait que les matières à maîtriser devaient être assimilables par des personnes possédant une formation correspondant au niveau de fin d'études de scolarité obligatoire, alors que la directive de 1998 dispose que le niveau minimal de connaissances ne peut être inférieur au niveau atteint par une formation correspondant à une scolarité complétée soit par une formation professionnelle et une formation technique complémentaire, soit par une formation technique ou autre, de niveau secondaire.

Enfin, la directive de 1998 innove en précisant les modalités de l'examen écrit obligatoire.

B. Objet du projet de loi

Le présent projet de loi a pour objet de transposer la directive 98/76/CE en droit national et de préciser certaines dispositions du droit national.

Dans un souci de transparence et d'une applicabilité plus facile des textes, l'approche retenue par les auteurs du projet consiste à ne pas procéder par simple modification de la loi du 3 octobre 1991, mais par remplacement de celle-ci et codification de l'ensemble de la réglementation afférente.

Afin de garantir une plus grande harmonie entre les textes, le présent projet de loi constitue un complément à la loi du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant et d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, qui constitue la loi de base pour réglementer l'exercice à titre indépendant de certaines professions au Grand-Duché. Le projet de loi réglemente seulement les dispositions spécifiques aux transporteurs, alors que le cadre général est posé par la loi du 28 décembre 1988 s'appliquant chaque fois qu'il n'est pas disposé autrement par la loi spéciale. Ceci constitue la consécration légale d'un principe général du droit qui veut que le droit commun s'applique chaque fois qu'il n'est pas disposé autrement par la loi spéciale et qu'en cas de conflit, la loi spéciale prime le droit commun.

Les points saillants du projet de loi portent essentiellement sur:

- l'importance attachée à l'exigence d'un établissement stable au Grand-Duché;
- le renforcement des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle.

Dès lors, le projet a pour objectif d'assurer une amélioration de la qualification des transporteurs et de contribuer ainsi à un assainissement du marché et à une amélioration de la qualité du service rendu. Dès lors, il tend, d'une part, à préserver l'intérêt des usagers, des transporteurs et de l'économie dans son ensemble, et d'autre part, à contribuer à une plus grande sécurité routière.

*

III. ROLE DES DIFFERENTES AUTORITES

L'activité de transporteur présente la particularité d'être régie par des dispositions légales et réglementaires relevant de compétences diverses, c'est-à-dire d'une part par le droit d'établissement proprement dit, concernant l'accès à la profession et relevant de la compétence du Ministre des Classes moyennes, et d'autre part par la législation spéciale en matière de transport international de marchandises par route, concernant l'exercice de la profession et relevant de la compétence du Ministre des Transports.

Cette distinction entre l'accès à et l'exercice de la profession est fondamentale pour circonscrire le rôle des autorités concernées.

En effet, dans le cas de l'accès à la profession il s'agit de vérifier *ab initio*, donc à un moment précis, que certaines exigences de nature à faire présumer le fonctionnement de l'activité dans de bonnes conditions sont remplies, tandis que concernant l'exercice de la profession, il s'agit de vérifier en continu que l'activité poursuivie est et reste conforme aux prescriptions légales et réglementaires en la matière.

A. Le ministre des classes moyennes

Il est logique dans cet ordre d'idées que l'accès à la profession de transporteur, au même titre que l'accès à toute autre profession commerciale, soit subordonné au respect de deux conditions fondamentales pour le commencement de l'activité envisagée: l'honorabilité et la qualification professionnelles.

L'exigence supplémentaire d'une capacité financière appropriée ainsi que d'un établissement stable, dont le montant de l'une et la nature de l'autre sont amenés à évoluer, concerne en réalité des éléments propres à l'exercice de l'activité de transporteur. Seule la condition de l'établissement stable peut d'ailleurs être vérifiée *ab initio* en vue d'assurer dès le départ un fonctionnement correct et peut donc être examinée par le Ministre des Classes moyennes.

La capacité financière est par définition évolutive et ne concerne pas l'accès à la profession. Son montant conditionne l'octroi par le Ministre des Transports du nombre correspondant de copies conformes de la licence communautaire, copies conformes indispensables à l'exercice de l'activité de transporteur.

Le régime de l'accès à la profession constitue donc la première, et le cas échéant la dernière étape si les conditions ayant justifié l'accès ont disparu ou sont irrémédiablement compromises.

A l'inverse des modalités progressives de sanction rattachées au contrôle de l'exercice de la profession de transporteur, le Ministre des Classes moyennes ne dispose que d'une arme absolue et de dernier ressort en cas de fonctionnement gravement déficient d'une entreprise de transport: le retrait de l'autorisation d'établissement. Acte grave, le retrait doit nécessairement être considéré comme *ultima ratio* des autorités, puisqu'il signifie l'arrêt total de l'exploitation commerciale.

A cet égard, il y a par ailleurs lieu de relever que si l'autorisation d'établissement est accordée à une société commerciale, personne morale, une condamnation en matière pénale est toujours prononcée à l'encontre d'une personne physique, en l'occurrence le dirigeant. Dès lors, si l'honorabilité du dirigeant devait être compromise, cela ne pourrait pas entraîner d'office le retrait de l'agrément qui a été attribué à la personne morale. Le ministre devrait en fait enjoindre à la personne morale titulaire de l'autorisation de procéder au remplacement du dirigeant.

Il est tout aussi logique que le régime de l'exercice de la profession comporte également le contrôle de l'activité avec son corollaire, des moyens de surveillance et des mesures graduelles de coercition en cas d'infractions ou de manquements aux prescriptions légales et réglementaires concernant le déroulement de l'activité de transporteur.

La matière est régie par le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à la destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres¹.

L'exercice de la profession pour un transporteur international est ainsi soumis à l'obtention d'une licence communautaire. Aux termes de l'article 3 paragraphe (1) dudit règlement grand-ducal, une telle licence ne peut être délivrée „*avant que les conditions fixées par l'article 1er, par. 1 de la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route, ne soient remplies*“. Autrement dit, le requérant doit disposer d'un établissement au Grand-Duché, d'une autorisation d'établissement et d'une capacité financière avérée.

En ce qui concerne plus particulièrement la capacité financière, il y a lieu de préciser que le Ministre des Classes Moyennes autorise l'accès à la profession dans son principe, indépendamment du nombre de véhicules utilisés par l'entreprise de transport. Par conséquent, l'augmentation ou la diminution du parc de véhicules d'un transporteur n'entraîne pas l'octroi d'une nouvelle autorisation d'établissement.

Dans la pratique, le Ministre des Classes moyennes, qui a pu vérifier l'existence d'une garantie bancaire, informe le Ministre des Transports du montant de cette dernière en vue de l'octroi éventuel du nombre correspondant de copies conformes de la licence communautaire. En effet, le nombre de copies conformes de la licence² délivrées à l'entreprise de transport ne peut dépasser celui des véhicules pour lequel le transporteur peut justifier de la capacité financière.

B. Le ministre des transports

Conformément au règlement CEE 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992³, la surveillance de l'exercice de l'activité de transporteur international de marchandises par route constitue principalement une prérogative du Ministre des Transports, à l'exception des vérifications résultant de l'article 7 de ce règlement, qui vise la condition de l'existence d'un établissement des transporteurs dans un Etat membre, ainsi que les conditions d'accès à la profession, où il y a compétence conjointe avec le Ministre des Classes Moyennes⁴.

Le Ministre des Transports est assisté et bénéficie de l'appui d'agents chargés de contrôler les activités des entreprises de transport, et de constater le cas échéant les manquements et les infractions commises à cette occasion.

1 J.O. No L 095 du 9/4/1992.

2 L'original de la licence doit être consigné au siège de l'entreprise, conformément aux dispositions de l'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993, les véhicules circulant à l'aide de copies conformes qui leur sont attribuées.

3 „concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres“.

4 Art. 2, al. 1er du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement CEE 881/92.

Les vérifications afférentes sur le terrain sont en outre prévues par une loi 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. Il résulte de l'article 2 de cette loi que „*outre les officiers de police judiciaire et des agents de la gendarmerie et de la police, les agents des douanes ainsi que les agents des services à désigner par règlement d'administration publique sont chargés de rechercher et de constater les infractions réprimées*“ par la prédite loi et ses règlements d'exécution. En pratique, et depuis la fusion des corps de police et de gendarmerie, les contrôles sont effectués par les officiers de police judiciaire, les agents de la Police grand-ducale et – pour l'essentiel – les agents de l'Administration des Douanes et des Accises. Signalons encore que le Conseil de Gouvernement, sur initiative du Ministre des Transports, a décidé d'attribuer à l'Administration des Douanes et Accises une compétence générale dans le secteur des transports routiers.

*

IV. CONDITIONS D'OBTENTION D'UNE AUTORISATION D'ETABLISSEMENT EN MATIERE DE TRANSPORT

A. Condition de l'établissement stable

La loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route avait déjà introduit l'obligation pour le transporteur établi au Grand-Duché de Luxembourg de disposer d'un établissement stable au sens du droit fiscal en matière d'impôts directs, sans que l'existence d'un tel établissement ne soit exigée expressément par les directives successives en matière de transports.

Cette mesure a été introduite dans la législation luxembourgeoise, parce qu'il s'est avéré que de nombreuses entreprises étrangères se sont établies sur le territoire national pour bénéficier d'une multitude d'avantages comparatifs, notamment en matière fiscale et sociale, sans toutefois y exercer une activité effective.

a. Définitions

a-1. Ancienne définition

La définition précisée et confortée par la jurisprudence¹ exige un établissement dont les éléments constitutifs permettent de présumer que l'activité envisagée ou poursuivie est réelle et effective.

Ces éléments constitutifs sont notamment les suivants:

- les véhicules qui effectuent des transports routiers nationaux et internationaux sont attachés à un centre d'exploitation;
- l'exercice habituel de l'activité de transport se fait à partir d'un établissement autonome sinon par l'entremise d'un représentant ayant une personnalité distincte de la maison mère et établi de façon stable et permanente au pays;
- les gains réalisés proviennent d'opérations effectuées à partir de cet établissement et l'encaissement des fonds y a lieu;
- il existe une infrastructure fixe à la disposition de l'entreprise sur le territoire du Grand-Duché et l'activité est exercée entièrement ou partiellement par ou à partir de cette infrastructure (activité devant dépasser les activités préparatoires ou auxiliaires sinon le cadre du simple dépôt de matériel).

a-2. Nouvelle définition

Il est cependant apparu souhaitable de trouver une définition plus aboutie de la condition d'établissement et d'améliorer les possibilités de recherche des infractions afin de pouvoir sanctionner plus efficacement les abus.

¹ On pourra utilement se référer aux développements contenus dans les jugements suivants: JULICHER et BÄCHTHOLD; Trib. d'Arrond. de Lux. du 15 juillet 1999, No 1695/99, confirmé par un arrêt de la Cour d'Appel No 144/00 V. du 9 mai 2000, Trib. d'Arrond. de Lux. No 203/2001 du 18 janvier 2001.

Une nouvelle définition, inspirée de la jurisprudence, de ce que doit être un „établissement“ a donc été élaborée par les auteurs du projet de loi et exige „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“.

Cette définition comporte donc une énumération d'éléments rendant possible 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 pour l'activité de transporteur routier.

La nouvelle définition crée ainsi de nouvelles possibilités pour écarter d'emblée les entreprises „boîtes aux lettres“ ou assimilables, et devrait permettre aux autorités de s'assurer assez rapidement de l'effectivité et de la conformité de l'activité de transporteur envisagée dans les autres cas.

Il y a lieu d'insister cependant sur l'indispensable flexibilité requise en vue d'apprécier l'existence d'une „infrastructure opérationnelle“ exigée du transporteur. Il convient en effet de laisser aux agents chargés d'évaluer cette notion la possibilité d'effectuer une différenciation selon que l'entreprise de transport dispose d'un seul véhicule ou de plusieurs dizaines de véhicules. Il n'est donc pas souhaitable de retenir une définition par trop rigide.

Il est effectivement plutôt de bonne pratique juridique d'éviter des définitions dont l'intention, certes louable, d'être exhaustive nuit à l'objectif recherché lorsque, inévitablement, surviennent des situations qui n'y sont pas prévues comme par exemple des changements intervenus en relation avec l'adaptation à l'évolution technologique, et que les juges saisis d'un refus de délivrer une autorisation pour défaut d'établissement stable, estimeront, par un raisonnement *a contrario* justifié, que la situation litigieuse n'étant pas prévue au sein d'une liste se voulant précisément complète, il faut conclure qu'elle n'est pas visée.

Il y a par ailleurs lieu d'insister sur la nécessité de vérifier l'existence d'un établissement – élément essentiel dans le projet de loi pour combattre le phénomène des sociétés „boîtes aux lettres“ – dans le cadre de la procédure d'octroi d'une autorisation ministérielle, même si le Conseil d'Etat estime que le contrôle de l'existence d'un établissement conforme à la loi ne peut être effectué qu'*a posteriori*, c'est-à-dire après octroi de l'autorisation d'établissement et une période de fonctionnement.

En effet, il s'agit précisément de renforcer l'action préventive des autorités compétentes et, autant que faire se peut, de sanctionner *ex ante* le caractère manifestement fictif d'une entreprise de transport avec les moyens disponibles à ce moment précis.

Le raisonnement est le suivant: si d'emblée l'on se trouve en présence d'une boîte aux lettres ou d'une entreprise disposant d'un parc sans commune mesure avec sa logistique administrative et technique existante ou projetée, la non-conformité de cette entreprise avec l'exigence d'un établissement stable au sens de la loi est manifeste et il serait alors insensé de délivrer une autorisation pour entamer ensuite une série de contrôles malaisés et, le cas échéant, la procédure difficile de retrait de l'autorisation.

Tous les postulants de bonne foi devraient pouvoir fournir sans difficultés, dans le cadre de l'instruction de leur demande d'autorisation, des documents ou informations de nature à prouver ou du moins à rendre plausible le fonctionnement effectif de leur entreprise et l'existence d'un établissement stable.

Il y a encore lieu de préciser à cet égard que le déroulement de la procédure d'octroi d'une autorisation d'établissement est ainsi organisé dans la pratique que les éléments relatifs à l'établissement sont demandés au postulant seulement après qu'il a été statué sur les autres conditions légales indispensables, notamment l'honorabilité et la qualification professionnelles.

Ainsi, une décision est envoyée au postulant lui signifiant qu'il remplit les conditions prémentionnées tout en l'invitant à produire, avant l'octroi de l'autorisation proprement dite, les éléments relatifs à l'existence d'un établissement stable. Dans ces conditions, il serait compréhensible que le postulant, placé dans l'incertitude quant à l'octroi d'une autorisation définitive, ne souhaite pas effectuer de dépenses supplémentaires pour étoffer son établissement avant d'être sûr que celui-ci puisse continuer à fonctionner.

Précisons encore qu'une disposition du projet de loi désigne les personnes chargées de vérifier l'existence d'un établissement stable au sens de la loi 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 la police grand-ducale ainsi que certains agents de l'Administration des douanes et accises. Ces personnes ont, dans le cadre de leur tâche de contrôle, la qualité d'officiers de police judiciaire¹.

Par ailleurs, le Ministre des Transports est habilité à vérifier ou à faire vérifier l'existence d'un établissement stable au cours de l'exercice de la profession, c'est-à-dire le respect continu de ce prescrit pendant que l'activité de transporteur est exercée.

b. Faisceau d'indices

L'application de la définition se fera de façon souple quant aux différents éléments considérés isolément et prendra également en compte la dimension de l'entreprise en cause. Elle comporte le respect d'un certain nombre de critères impératifs à réunir impérieusement et prévoit qu'une majorité des critères de la définition devra se retrouver obligatoirement remplie conjointement pour pouvoir constater l'existence d'un siège d'exploitation.

Ceci a conduit à identifier un faisceau d'indices pratiques permettant, notamment, de préciser et de concrétiser les divers critères de définition sous examen.

1. pour le fait d'être imposable au Grand-Duché au sens du droit fiscal:

- la production d'un certificat d'imposition établi par l'Administration des Contributions (impératif);
- la production d'un certificat de l'Administration de l'Enregistrement (TVA).

2. pour le fait d'avoir une infrastructure opérationnelle au Grand-Duché:

- l'existence de locaux voire d'infrastructures fixes suffisantes, comme par exemple l'enseigne et les bureaux, par l'intermédiaire desquels les conditions légales relatives à la direction des activités, à la conservation des documents ainsi qu'à la présence continue d'une personne pouvant engager l'entreprise soient assurées de manière adéquate; la quantité et la qualité de cet élément varie en fonction de l'importance de l'entreprise; ainsi, les locaux sont présumés insuffisants lorsqu'une entreprise ayant à sa disposition plus de vingt véhicules justifie comme seule infrastructure une maison ou un appartement à usage d'habitation;
- l'accessibilité des locaux à des heures d'ouverture indiquées au Ministère des Transports lors de l'obtention de la licence, ces heures pouvant varier en fonction de l'importance de l'entreprise (impératif).

3. pour le fait de l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités:

- le rattachement des véhicules au siège d'exploitation de sorte que la gestion y soit centralisée et la disponibilité des véhicules assurée à tout moment notamment en relation avec les formalités concernant l'immatriculation et le contrôle technique SNCT (impératif);
- la possibilité d'obtenir au siège d'exploitation l'information sur le dispatching de l'ensemble des véhicules avec numéro d'immatriculation et nom des chauffeurs (impératif);
- les chauffeurs employés auprès de l'entreprise luxembourgeoise conduisent exclusivement des véhicules mis à la disposition de l'entreprise luxembourgeoise dans les conditions que la loi prévoit à cet effet et justifient d'un lien de subordination au sens du droit du travail vis-à-vis de cette entreprise (impératif).

4. pour le fait de conserver tous les documents relatifs aux activités:

- la conservation des originaux de l'autorisation de commerce et de la licence communautaire, dans la mesure où cette dernière est requise (impératif);

¹ Cette disposition vient donc s'ajouter au contrôle de l'exercice prévu par celle de la loi 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.

- la centralisation et la disponibilité à tout moment conformément aux dispositions légales de tous les documents relatifs aux opérations contractuelles, commerciales, financières et comptables de l'entreprise;
 - la conservation des dossiers relatifs au personnel comprenant toutes les informations relatives notamment aux contrats de travail, congés et prestations sociales et requises en vertu de la loi modifiée du 4 avril 1974 portant réorganisation de l'Inspection du Travail et des Mines;
 - la conservation des feuilles tachygraphiques (impératif).
5. *pour le fait d'une présence continue d'une personne pouvant engager l'entreprise envers des tiers:*
- la présence d'un personnel administratif, dont le nombre est fonction de l'importance de l'activité de l'entreprise et qui permet aux autorités de contrôle de procéder pendant les heures d'ouverture indiquées à la vérification des exigences posées par les critères de définition de l'établissement, et qui est qualifié pour assurer la gestion régulière de l'entreprise (impératif);
 - l'absence d'indices convergents et déterminés qui établissent soit les critères légaux de la situation de „personne interposée“, soit ceux d'un lien de subordination au sens du droit du travail vis-à-vis d'une autre entreprise de transport;
 - une personne responsable de l'entreprise en matière de gestion journalière soit un gérant technique au sens de l'autorisation de commerce, joignable à tout moment et disposant de tous les pouvoirs nécessaires pour engager l'entreprise à l'égard de tiers (impératif).

B. Autres conditions

Le projet de loi sous examen rend les conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de qualification professionnelle plus rigoureuses. Le but est d'assurer une amélioration de la qualification des transporteurs ainsi que de contribuer à un assainissement du marché et à une amélioration du service rendu.

Ces conditions seront plus amplement développées sous le point VI.

Des précisions s'imposent particulièrement pour les conditions de capacité financière et de qualification professionnelle dans la mesure où la transposition des dispositions y relatives mettent en évidence des spécificités nationales. Pour le reste, il est renvoyé aux développements concernant les innovations introduites par la directive de 1998 que le présent projet a pour objet de transposer ainsi qu'au commentaire des articles.

a. Capacité financière

Ce critère de capacité financière qui avait déjà été repris par les directives et donc les lois de transposition successives en la matière a invariablement consisté à „*disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise*“.

Ainsi, 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 à un système de garantie ou de caution tenant compte du nombre de véhicules utilisés. A chaque véhicule correspondait une garantie ou une caution située dans la fourchette prévue dans la directive de 1989.

Cependant, comme l'objectif d'imposer cette condition de capacité financière pouvait être atteint par les Etats membres de différentes façons, cela a entraîné une grande diversité de traitement préjudiciable à l'harmonisation du secteur. Afin de favoriser cette harmonisation, le montant de la capacité financière a été dès lors précisé et resserré par la directive à transposer.

Quant à la mise en oeuvre de cette condition, la directive de 1998 prévoit deux options possibles, cette alternative existant déjà dans celle de 1989 qui avait été transposée dans notre droit national par la loi de 1991 précitée. La première option consiste à prévoir une évaluation comptable de la capacité financière avec la remise périodique par l'entreprise d'un rapport établi par un homme de l'art qui atteste d'une capacité financière suffisante. La deuxième option repose sur le principe de la garantie bancaire. Le présent projet de loi retient cette dernière option et reconduit donc l'approche choisie en 1991. En effet, le système de garantie bancaire n'est pas trop pénalisant pour les entreprises, les sommes n'étant pas en principe immobilisées, seule une prime étant exigée, et les frais bancaires négligeables au

regard de l'activité d'une entreprise de transport saine et viable. Par ailleurs, cette mesure nationale – la directive ne prévoit pas la condition de capacité financière – se justifie pour deux raisons. D'une part, la finalité de la garantie ne se limite pas en ce qui concerne le Luxembourg à assurer la bonne marche de l'entreprise, cette garantie pouvant être réclamée par le curateur en cas de faillite du transporteur. D'autre part, la pratique a démontré que les véhicules pouvaient être insaisissables en raison de leur éloignement et du fait que l'essentiel du parc roulant est utilisé en leasing.

b. *Qualification professionnelle*

La directive de 1998 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 ans dans une entreprise de transporteur à un niveau de direction. Cependant, cela nécessiterait l'organisation de deux examens distincts, peu souhaitable au regard de nos moyens limités. Dès lors, le projet de loi reconduit l'approche de la loi de 1991 qui ne prévoyait qu'un seul examen.

Le projet de loi prévoit qu'un règlement grand-ducal précisera les diplômes pouvant donner lieu à une dispense totale ou partielle de l'application des dispositions relatives à la capacité professionnelle telle que prévue dans la directive ainsi que les modalités de cette dispense. Il est prévu à ce sujet que ce règlement grand-ducal ne dispensera les personnes visées que des cours et non de l'examen.

La disposition déjà contenue dans les directives précédentes précisant 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 à un modèle de certificat unique et non reprise dans la loi de 1991 a désormais été transposée dans notre droit national dans un souci de sécurité juridique.

*

V. ANALYSE DES AVIS ET DES TRAVAUX DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

A. Avis des chambres professionnelles

La Chambre de Travail et la Chambre des Employés Privés adhèrent au projet de loi. La Chambre des Employés Privés se félicite de la modification de l'exigence relative à l'établissement stable introduite par le projet de loi et insiste sur la nécessité d'un contrôle renforcé, surtout lors de la première phase d'application des nouvelles dispositions.

La Chambre de Commerce, quant à elle, est plus nuancée. Les principales remarques et critiques peuvent se résumer comme suit:

Elle salue le fait que le projet de loi sous avis ne reprenne que les seules dispositions spécifiques aux transporteurs. Une telle démarche faciliterait la lecture des règles à respecter et assurerait la cohérence entre le droit commun et la loi spéciale.

En ce qui concerne la condition de l'„établissement stable“, elle critique la nouvelle définition. Par ailleurs, les conditions retenues, qui ne trouveraient pas leur pendant au Luxembourg pour d'autres activités commerciales ou artisanales, risqueraient de ne pas pouvoir être remplies par certaines entreprises de transport déjà établies. De surcroît, la notion d'„infrastructure opérationnelle“ de, par son caractère vague, pourrait créer des insécurités juridiques. Enfin, elle souligne également que de telles contraintes n'existeraient pas chez nos voisins directs pour les entreprises de transport si ce n'est la Belgique qui utiliserait la notion moins contraignante de „siège d'établissement“. Dès lors, il est suggéré de reprendre la définition belge.

Ensuite, elle ne marque pas son accord à l'extension des dispenses totales ou partielles à des personnes morales ou physiques qui effectueraient des transports de voyageurs par route à des fins non commerciales, car cela constituerait une concurrence déloyale par rapport aux entreprises commerciales légalement établies. En plus, elle regrette que les possibilités de proroger provisoirement ou définitivement l'autorisation d'établissement en cas de décès ou d'incapacité de la personne physique exerçant l'activité de transporteur, telles que prévues dans la loi de 1991, ne soient pas reprises par les auteurs du projet. Elle propose donc de les réintégrer dans le nouveau texte.

En ce qui concerne la condition de la capacité financière, elle critique le fait que la preuve de la capacité financière soit limitée à un cautionnement ou une garantie bancaire. Cela entraînerait un renchérissement évident des coûts et une immobilisation de fonds de nature à porter atteinte à la capacité d'investissement des entreprises de transport.

Enfin, elle critique le renforcement des conditions de capacité professionnelle et d'honorabilité. Plus particulièrement, elle regrette l'option choisie par les auteurs du projet de ne pas retenir la faculté prévue dans la directive de dispenser de l'examen les candidats qui justifient d'une expérience professionnelle pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transports à un niveau de direction, à condition que ces candidats passent un examen de contrôle. Enfin, elle s'oppose également à l'amendement de la Commission parlementaire d'exiger le respect des conditions précitées dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.

B. Avis du Conseil d'Etat et amendements de la Commission

Les critiques du Conseil d'Etat et les débats au sein de la Commission parlementaire ont porté essentiellement sur les points suivants:

a. Condition de l'établissement stable

Dans son avis du 8 novembre 2001, le Conseil d'Etat rejoint l'avis de la Chambre de Commerce, qui critique la définition de l'établissement donné par les auteurs du projet de loi. La critique porte notamment sur l'exigence de l'existence d'une „infrastructure opérationnelle“ sans préciser ce terme autrement, alors que ce seul terme serait vague et pourrait donner lieu à des interprétations imprévisibles.

Ensuite, la Haute Corporation est hostile à un contrôle a priori des conditions légales par le Ministère des Classes Moyennes dans la mesure où un tel contrôle serait impraticable. Dès lors, elle propose de procéder par voie de contrôle a posteriori. Toutefois, il serait légitime de préciser les conditions à remplir, afin que l'établissement soit effectivement le centre d'activité de l'entreprise de transport.

Aux yeux de la Commission, cette argumentation n'apparaît pas convaincante. D'une part et concernant la définition de l'établissement stable, le texte que propose le Conseil d'Etat est pratiquement le même que celui du Gouvernement auquel il reproche de comporter des éléments d'appréciation vagues. En effet, le Conseil d'Etat critique avant tout la notion d'„infrastructure opérationnelle“, mais il reprend lui-même ce terme dans sa proposition de texte. D'autre part, le Conseil d'Etat émet comme postulat que le contrôle de l'existence d'un établissement conforme à la loi ne peut être effectué qu'a posteriori, c'est-à-dire après octroi de l'autorisation d'établissements et une période de fonctionnement.

Ce postulat n'est étayé par aucune argumentation solide, mais le rappel de la simple évidence qu'effectivement, cette condition de l'établissement peut être contrôlée plus aisément ex post. Cela est exact, mais il s'agit, autant que faire se peut, de sanctionner ex ante le caractère manifestement fictif d'une entreprise de transport avec les moyens disponibles à ce moment précis.

Le raisonnement est le suivant: si d'emblée l'on se trouve en présence d'une entreprise ne disposant que d'une boîte aux lettres ou d'une entreprise disposant d'un parc sans commune mesure avec sa logistique administrative et technique existante ou projetée, le caractère fictif est manifeste et l'autorisation doit pouvoir être refusée. L'approche du Conseil d'Etat obligerait le Ministre des Classes moyennes à délivrer une autorisation provisoire pour ensuite entamer dans la foulée une série de contrôles malaisés et une procédure difficile et délicate de retrait d'autorisation. En effet, le déclenchement d'une procédure de retrait entraînera alors inévitablement des promesses ou des démarches de la part de l'entreprise en vue de se conformer aux exigences, ce qui provoquera une nouvelle période d'observation de son fonctionnement impliquant des contrôles quasi permanents et difficiles à réaliser.

La Commission est d'avis que la pratique administrative a largement démontré l'utilité d'une démarche fondée sur un examen ex ante de l'établissement, puis qu'un nombre considérable de dossiers peut faire apparaître, dès la phase d'instruction de la demande, le caractère fictif ou par personne interposée de l'activité prétendument envisagée au Luxembourg. Par exemple: la société est domiciliée dans un cabinet d'avocats, le dirigeant ne détient pas de parts sociales ou habite à 2.000 kilomètres ou ne peut produire un contrat d'emploi ou est incapable de fournir des éléments d'appréciation.

La pratique administrative récente contredit de surcroît le point de vue du Conseil d'Etat, puisque tous les postulants de bonne foi ont pu se procurer et produire sans trop de difficultés dans le cadre de l'instruction de leur demande des documents ou informations de nature à prouver le fonctionnement effectif de leur entreprise et l'existence d'un établissement (cf. alinéa 3 page 11).

Il convient encore de préciser que la position du Conseil d'Etat n'exclut pas le contrôle a priori, mais revient à le considérer comme impraticable.

En vertu des considérations précitées, la Commission décide de maintenir le texte gouvernemental en l'état. En effet, un ralliement au texte proposé par le Conseil d'Etat, texte acceptable en soi, constituerait un mauvais signal en ce qu'il pourrait laisser présumer l'adhésion de la Commission au seul contrôle a posteriori prôné par la Haute Corporation. Par ailleurs, la Commission espère que l'exigence d'un établissement stable sera appréciée et modulée en fonction du nombre de véhicules mis en circulation.

b. Condition de capacité financière

Dans son avis du 8 novembre 2001, le Conseil d'Etat rejoint l'avis de la Chambre de Commerce, qui pour prouver la capacité financière, propose de recourir d'abord à une évaluation comptable de la capacité financière et de recourir seulement en cas d'insuffisance d'actifs du transporteur à l'exigence de la garantie bancaire. Cela nécessiterait une organisation de la procédure de contrôle de la situation financière des entreprises de transport qui devraient alors avoir continuellement leur comptabilité à jour. Après examen des comptes et avoirs, un rapport établi par un homme de l'art devrait attester périodiquement et en principe annuellement d'une capacité financière suffisante de l'entreprise.

Le Conseil d'Etat se prononce en faveur d'une évaluation comptable de la capacité financière, sans autre argumentation que le coût financier relatif à la mise en place de la garantie à supporter par l'entreprise de transport.

La Commission ne partage pas la position du Conseil d'Etat et se prononce en faveur de la solution proposée par le Gouvernement.

Celle-ci estime que les frais bancaires sont négligeables au regard de l'activité d'une entreprise de transport saine et viable. Par ailleurs, la finalité de la garantie ne se limite pas, en ce qui concerne le Grand-Duché, à assurer seulement la bonne marche de l'entreprise. La législation actuelle comme celle qui est projetée prévoient que cette garantie peut être réclamée par le curateur en cas de faillite du transporteur. Enfin, la pratique et l'actualité montrent amplement l'utilité de cette spécificité luxembourgeoise. Dans bien de cas, les véhicules sont insaisissables en raison de leur éloignement et parce que l'essentiel du parc roulant est utilisé en leasing.

c. Conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles

Par voie d'amendement, la Commission propose d'ajouter à l'article 6 paragraphe (3) un deuxième alinéa libellé comme suit:

„Le respect des conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles pourra toutefois également être exigé dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.“

Cette disposition vise à renforcer le contrôle de l'honorabilité et à permettre, le cas échéant, au Ministre des Classes Moyennes de refuser ou de retirer l'autorisation d'établissement, lorsque des personnes peu recommandables sont impliquées dans la gestion ou dans le contrôle d'une société. Une telle disposition est prévue dans le cadre de la réforme annoncée du droit d'établissement, et concernera également les entreprises de transport. Cependant, il semble opportun, dès à présent, de prévoir cette possibilité sans attendre la réforme en question.

Dans son avis complémentaire du 14 mai 2002, le Conseil d'Etat a formulé une opposition formelle. Dans ce contexte, il a proposé de supprimer l'exigence du respect de la condition de la capacité professionnelle par le détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société, jugée incompatible avec les dispositions de la directive à transposer, et de se limiter au seul contrôle de l'honorabilité professionnelle des ces personnes.

La Commission estime que l'élément déterminant consiste à pouvoir vérifier l'honorabilité des personnes visées de sorte qu'il n'y a pas d'inconvénient à suivre le Conseil d'Etat, nonobstant la ques-

tion de l'incompatibilité avec la directive, qui est discutable. Dès lors, elle propose de modifier l'amendement comme suit:

„Le respect des conditions d'honorabilité professionnelle pourra toutefois également être exigé dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.“

Les considérations du Conseil d'Etat relatives à la difficulté d'application de cette mesure ne sont pas des plus convaincantes. Si la loi modifiée du 5 avril 1993 sur le secteur financier organise effectivement une transparence de l'actionnariat, il y a lieu de rappeler que la loi précédente du 27 novembre 1984 en avait fait l'économie. Par ailleurs, il n'est pas question en l'espèce de disséquer systématiquement l'actionnariat et d'organiser la surveillance prudentielle – qui en est la justification et le corollaire – parfaitement appropriée dans le secteur financier, mais disproportionnée dans le secteur du transport de marchandises par route.

En renforçant le contrôle de l'honorabilité, il s'agit de permettre, non de façon systématique mais seulement lorsque des éléments du dossier administratif en font apparaître la nécessité, au Ministre des Classes moyennes de refuser ou de retirer l'autorisation d'établissement, lorsque des personnes peu recommandables sont impliquées dans la gestion ou le contrôle de la société (actionnaires influents, associés, gérants, directeurs, administrateurs et de manière générale les personnes disposant de la signature sociale, etc.). Il ne saurait donc être ici question d'arbitraire. En effet, le déroulement de l'instruction de la demande, les modalités de l'avis à donner par la commission ministérielle et de la décision ministérielle proprement dite sont parfaitement précisées par le projet de loi qui se réfère pour le surplus aux dispositions de la loi d'établissement.

Le Conseil d'Etat s'interroge encore à propos de l'expression *„personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société“*. Cette expression a déjà été utilisée dans le cadre des lois précitées, sur laquelle le texte et le commentaire des articles sont cependant largement muets.

Le commentaire de l'amendement proposé précise cependant cette notion qui n'a pas, et ne peut pas avoir un caractère juridique, mais seulement des implications juridiques. En droit des sociétés, les personnes susceptibles de détenir un pouvoir, et donc d'exercer une influence significative, sur la gestion et l'administration sont parfaitement identifiables. Il ne s'agit pas en tous cas des actionnaires, le Conseil d'Etat confondant le pouvoir de contrôle attaché aux parts sociales, et le pouvoir de gestion et d'administration attaché à une fonction et/ou un mandat et matérialisé en principe par un pouvoir de décision et/ou de signature.

L'amendement proposé vise donc les personnes suivantes:

- le *„détenteur de la majorité des parts“*, c'est-à-dire l'actionnaire ou l'associé majoritaire;
- les *„personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société“*, c'est-à-dire les personnes investies, conformément au droit des sociétés, de l'administration et de la gestion de la société.

Pour les sociétés anonymes, il s'agit des administrateurs (article 50 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales) et des personnes chargées de la gestion journalière des affaires de la société (article 60 de la loi), désignées comme suit: *„... administrateurs, directeurs, gérants et autres agents, associés ou non, agissant seuls ou conjointement.“*

Pour les sociétés à responsabilité limitée, il s'agit en principe *„d'un ou plusieurs mandataires associés ou non associés, salariés ou gratuits“* (article 191 de la loi), mais pas obligatoirement appelés *„gérant“*.

Dans son deuxième avis complémentaire du 2 juillet 2002, le Conseil d'Etat marque dans les grandes lignes son accord avec les derniers amendements de la Commission, à savoir notamment pour ce qui est des articles 6 et 15. En ce qui concerne l'article 13, le Conseil d'Etat dit ne pas comprendre en quoi une violation de l'article 5 pourrait constituer un délit au sens de l'article 13 et propose de supprimer le renvoi à l'article 5. La Commission ne partage toutefois pas cet avis. Le Conseil d'Etat considère en outre que la violation de l'article 14, paragraphe 2, pourrait se résoudre plus rapidement et plus efficacement par une sanction administrative consistant dans le retrait de l'autorisation administrative. La Commission voudrait toutefois maintenir les deux options, à savoir aussi bien la sanction administrative que les sanctions retenues par elle à l'endroit de l'article 13 du projet de loi.

d. Amendements proposés par le POSL

Le POSL a proposé lors de la réunion du 5 mars 2002 deux amendements visant à ajouter au projet de loi ce qui suit:

- 1) préciser les conditions à remplir par un établissement stable dans un règlement grand-ducal, règlement qui devra par conséquent également être mentionné dans le projet de loi, afin de disposer d'une base légale
- 2) prévoir dans le texte de loi que les chauffeurs d'une entreprise de transports devront disposer d'une autorisation de travail délivrée par les autorités du pays dans lequel la société a son siège, par analogie à ce qui est prévu en la matière en RFA.

La Commission a toutefois estimé qu'il était préférable de ne pas élaborer un règlement grand-ducal, afin de laisser une certaine marge de manoeuvre au Ministre des Transports et de lui éviter toute rigidité et lourdeur administratives et procédurales.

Elle a en outre considéré qu'en RFA les textes législatifs concernant les transports règlent peut-être également les questions concernant les autorisations de travail dans ce contexte, ce qui n'est toutefois pas le cas au Luxembourg où le Ministère du Travail est compétent en la matière, de sorte qu'il n'est pas envisageable d'inscrire une telle disposition dans le projet de loi sous objet. La Commission a toutefois pris acte qu'un projet à part sera élaboré, dans lequel figurera d'ailleurs déjà l'attestation de conducteur, dont l'introduction est également envisagée au niveau européen.

Les propositions d'amendements du POSL n'ont finalement pas été retenues par la Commission dans sa majorité.

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

La présente partie du rapport se limite à analyser la dernière version des articles amendés par la Commission ou ayant donné lieu à des décisions de la Commission suite aux avis du Conseil d'Etat. Pour le commentaire des versions précédentes, respectivement des articles de la version initiale du projet de loi, articles qui ont été repris tels quels et sans observations par la Commission, il est renvoyé aux documents parlementaires antérieurs.

Intitulé

La Commission se rallie à la proposition du Conseil d'Etat de supprimer le renvoi à la transposition de la directive. Le texte se lira par conséquent comme suit: „*Projet de loi concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route*“

Article 1er

Les observations d'ordre rédactionnel faites par le Conseil d'Etat à l'égard de cet article (cf. doc. parl. 4714⁴) sont approuvées par la Commission, qui adopte par conséquent le texte proposé par la Haute Corporation.

Article 2

Malgré les critiques du Conseil d'Etat, la Commission voudrait maintenir la version initiale de cet article telle que déposée par le Gouvernement, étant donné qu'un seul contrôle ex post lui semble insuffisant, la pratique administrative ayant en effet démontré l'utilité d'un examen a priori de l'établissement en question, où le caractère fictif de certains éléments du dossier a par exemple pu être décelé.

Article 3

Le Conseil d'Etat a proposé dans son avis de synthétiser le texte de l'art. 3 en supprimant le paragraphe (4) et en reformulant le paragraphe (2). La Commission a toutefois finalement décidé de maintenir la version initiale de cet article, étant donné que contrairement au Conseil d'Etat, elle considère que certaines précisions qui y figurent ne sont pas superflues.

Article 4

Le Conseil d'Etat propose une formulation un peu différente pour cet article, qui n'apporte toutefois pas de modification fondamentale quant au fond, de sorte que la Commission peut se rallier au texte proposé par la Haute Corporation.

Article 5

La Commission est d'accord avec le Conseil d'Etat pour retenir que le paragraphe (1) devrait faire un renvoi général à la loi du 28 décembre 1988 sur le droit d'établissement, et non pas seulement à la commission chargée de l'instruction des dossiers.

Pour ce qui est cependant des autres observations faites par le Conseil d'Etat à l'égard de l'article 5, à savoir en ce qui concerne le paragraphe (2), la Commission veut bien admettre que la condition d'un établissement stable est déjà inscrite à l'art. 1er du projet de loi, mais elle voudrait néanmoins la maintenir également à l'article 5, afin de poser clairement le principe d'un établissement stable dès le départ. De même, il apparaît utile de se référer à l'article 5 aux agents chargés de vérifier l'existence de l'établissement et de rappeler de manière explicite leur rôle, même si celui-ci figure déjà dans la loi modifiée du 28 décembre 1988.

De même la Commission reconnaît, contrairement au Conseil d'Etat, comme indiqué déjà dans le commentaire de l'article 2, l'utilité d'un contrôle préalable des établissements lors de l'instruction de la demande en tant qu'instrument essentiel de la lutte contre le phénomène des sociétés „boîtes aux lettres“, qui n'exercent aucune activité réelle au Luxembourg et risquent de nuire à l'image de notre pays.

Article 6

La Commission avait proposé dans ses amendements du 18 mai 2002 d'ajouter un 2e alinéa au paragraphe (3) de l'article 6, formulé comme suit:

„Le respect des conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles pourra toutefois également être exigé dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.“

Cet amendement a toutefois encouru une opposition formelle dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, au motif que le texte proposé dépasserait l'objectif de la directive à transposer en retenant des conditions supplémentaires qui introduiraient des éléments de distorsion de la concurrence dans un domaine où la liberté d'établissement devrait prévaloir. Pour plus de détails concernant l'argumentaire développé par le Conseil d'Etat, il est renvoyé à l'avis complémentaire de la Haute Corporation (doc. parl. 4714⁶).

La Commission considère que l'élément déterminant consiste à pouvoir vérifier l'honorabilité des personnes visées. Elle ne peut pas se rallier à l'argumentation du Conseil d'Etat pour les motifs plus amplement développés sous le point VI. B. c. Par conséquent, elle propose dans son amendement du 18 juin 2002 au Conseil d'Etat de faire adopter le deuxième alinéa du paragraphe (3) de l'article 6 dans la version ci-après:

„Le respect de la condition d'honorabilité ~~et de qualification~~ professionnelle pourra toutefois également être exigé dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.“

Dans son deuxième avis complémentaire du 2 juillet 2002, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation particulière à formuler au sujet du dernier amendement de la Commission, sauf que celle-ci s'est ralliée à la majeure partie des vues du Conseil d'Etat.

Article 7

Le Conseil d'Etat propose de reprendre à l'article 7 de façon intégrale le texte de l'article 3, paragraphe 2, c) de la directive, ce à quoi se rallie la Commission, qui a toutefois dû signaler dans ses amendements transmis au Conseil d'Etat que ce dernier n'a pas reproduit correctement dans sa proposition de texte celui de la directive et qu'il y a par conséquent lieu d'y supprimer les mots „et répétées“. Enfin, dans un souci de clarté, la Commission propose d'ajouter à la fin du 1er tiret et avant le 2e tiret du paragraphe (2) le mot „ou“.

Article 8

Cet article a trait à un point important du projet de loi, à savoir la capacité financière de l'entreprise. Le Conseil d'Etat s'est prononcé contre l'option retenue par le Gouvernement, à savoir le principe d'une garantie bancaire à produire – qui figure déjà actuellement dans la loi du 3 octobre 1991 sur les transporteurs et avait déjà été contesté à l'époque par le Conseil d'Etat – et en faveur d'un système d'évaluation comptable de la capacité financière, au motif que la garantie représente un coût supplémentaire pour les entreprises.

La Commission considère toutefois qu'il y a lieu de maintenir le texte dans sa version initiale et de continuer à demander une garantie bancaire, système qui a fait ses preuves et dont le coût est négligeable pour une entreprise saine et viable.

Article 9

Le Conseil d'Etat marque son accord avec la disposition proposée, mais il suggère de supprimer les annexes concernant les cours à suivre par la personne requérante dans le corps du texte de loi et de les incorporer dans le règlement grand-ducal consacré aux modalités d'accomplissement de la qualification professionnelle. La Commission peut se rallier à cette modification.

Article 10

Il est proposé par le Conseil d'Etat de regrouper toutes les dispositions transitoires dans un article spécifique à la fin du projet de loi, proposition qui trouve l'accord de la Commission. Les paragraphes (2) et (3) de l'article 10 sont par conséquent supprimés.

Article 11

La Commission approuve la modification rédactionnelle du Conseil d'Etat qui ne change rien quant au fond.

Article 12

Cet article est supprimé vu que suivant la réglementation communautaire de la libre prestation de services à l'intérieur du territoire de l'Union européenne, il est superfétatoire.

Article 13 (nouvel article 12)

L'alinéa 3 prévoyait d'autoriser le Grand-Duc à fixer les modalités d'exécution et les pénalités des infractions aux règlements du Conseil des Communautés européennes, disposition qui a fait l'objet d'une opposition formelle du Conseil d'Etat, au motif que des règlements ne sauraient porter sur des matières réservées par la Constitution au pouvoir législatif, matières dont feraient partie les pénalités des infractions au règlement du Conseil des Communautés européennes.

La Commission ne conteste pas cette interprétation de l'art. 37 de la Constitution et retient par conséquent de supprimer le dernier alinéa de l'ancien art. 13, tout en signalant qu'il ne s'agissait en fait que d'une disposition actuellement en vigueur par la loi du 3 octobre 1991 et qui avait été purement et simplement reprise.

Article 14 (nouvel article 13)

Cet article fixe les peines pour les infractions et tentatives d'infraction aux dispositions du projet de loi, le Conseil d'Etat contestant toutefois que des infractions puissent être commises à l'encontre des articles 5, 6, 7, 10 paragraphe 1) et 2). De même il estime qu'il y a lieu de préciser dans le contexte de l'article 13 que sont uniquement concernés par d'éventuelles infractions les alinéas 1er et 2. Pour ce qui est de la référence à la loi du 28 décembre 1988 (2e phrase du paragraphe 1er et paragraphe 2) elle est, toujours suivant le Conseil d'Etat, superfétatoire.

La Commission peut se rallier à l'avis de la Haute Corporation, à l'exception toutefois de la référence aux infractions commises à l'égard de l'art. 5 du projet de loi, qui concerne l'obligation de disposer d'un établissement stable et qui devrait être maintenue.

Dans le cadre de ses amendements (cf. doc. parl. 4714⁵) la Commission a proposé d'ajouter à l'article 14 un nouveau paragraphe (2) devant permettre aux juridictions du fond saisies d'une infraction à la loi de prononcer une interdiction professionnelle, respectivement la fermeture de l'entreprise de transport.

En effet, suivant la Commission le Code de commerce et le Code pénal ne prévoient pas la possibilité d'agir contre les infractions typiques commises par les entreprises de transports.

Cette disposition ne trouve cependant pas l'accord du Conseil d'Etat, qui s'y oppose même de façon formelle. La Haute Corporation critique ainsi que ce texte ne reprend, et encore en les modifiant, que certaines dispositions pénales de la loi modifiée du 28 décembre 1988, qui est applicable de toute façon, mais surtout que le texte proposé, contrairement à la loi de 1988, enlève aux juges tout pouvoir d'appréciation et qu'il ne comporte aucune incrimination précise et heurte par là le principe de la légalité des incriminations (article 12 de la Constitution).

Afin de tenir compte des critiques du Conseil d'Etat, la Commission a précisé de façon explicite les articles du projet de loi susceptibles d'entraîner une incrimination.

La Commission se rallie également à la proposition du Conseil d'Etat de calquer la durée de l'interdiction professionnelle susceptible d'être par ailleurs prononcée par le juge du fond – en plus de la fermeture de l'établissement – sur la durée déjà prévue actuellement à la loi d'établissement du 28 décembre 1988 pour la fermeture de l'établissement, soit une interdiction et/ou une fermeture de l'établissement pour une durée de deux mois à cinq ans.

La Commission a par conséquent proposé au Conseil d'Etat dans son amendement du 18 juin 2002 de rédiger le paragraphe (2) comme suit:

„En cas d'infractions et de tentatives d'infractions aux dispositions des articles 1, 5, 12 alinéas 1er et 2 et article 14 paragraphe 2 de la présente loi, la juridiction saisie du fond de l'affaire pourra prononcer une interdiction professionnelle d'exercer l'activité de transporteur d'une durée de deux mois à cinq ans contre leur auteur, ainsi qu'une fermeture de l'établissement concerné conformément aux modalités prévues aux dispositions des articles 22 et 24 de la loi modifiée du 28 décembre 1988.“

Dans son deuxième avis complémentaire le Conseil d'Etat a fait un certain nombre d'observations au sujet de la dernière version proposée par la Commission pour l'article 13 (cf. chapitre V. B. avis du Conseil d'Etat) auxquelles la Commission ne se rallie toutefois pas (pour la motivation voir également sub chapitre V. B.) de sorte que le texte proposé dans le dernier amendement est maintenu.

Article 14 (nouveau)

La Commission s'est ralliée à la proposition du Conseil d'Etat (voir également sub article 10) d'ajouter un article 14 nouveau au projet de loi regroupant les dispositions transitoires qui ont initialement figuré aux paragraphes 2) et 3) de l'article 10. Les 2e et 3e alinéas du dernier paragraphe sont supprimés, vu que suivant le Conseil d'Etat toujours, ils sont superfétatoires.

La Commission a enfin donné suite à la demande du Conseil d'Etat d'actualiser le délai figurant au nouveau paragraphe 2 en proposant le texte suivant: „... *au plus tard un mois après la mise en vigueur de la présente loi* ...“

Article 15

Cet article constitue une disposition abrogatoire de la loi du 3 octobre 1991, qui prévoit toutefois que la loi précitée reste applicable aux infractions commises sous son empire.

La Commission tient néanmoins à souligner que bien entendu la deuxième phrase de l'article 15 ne saura viser que l'application des peines plus douces de la loi de 1991 aux infractions commises sous l'empire de cette loi, pour autant que ces infractions restent également punissables sous la nouvelle loi, vu que toute autre interprétation serait selon le Conseil d'Etat contraire aux principes de l'application de la loi pénale dans le temps et ferait l'objet d'une opposition formelle de sa part.

*

ANNEXES

La Commission se rallie à l'observation faite par le Conseil d'Etat à l'égard des annexes figurant dans la version initiale du projet de loi et décide par conséquent de les supprimer et de les faire figurer dans le règlement grand-ducal, ceci pour des raisons de facilité d'adaptation et parce que la description et le texte d'un diplôme certifiant des connaissances n'ont pas leur place dans un texte de loi.

En vertu des considérations précitées, la Commission des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement recommande à la Chambre des Députés de voter le projet de loi dans la teneur suivante:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

**concernant l'établissement de transporteur de voyageurs
et de transporteur de marchandises par route**

Art. 1er.– 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“.

La loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales s'applique dans la mesure où elle n'est pas incompatible avec les dispositions de la présente loi. Elle s'applique également aux personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur visée à l'alinéa précédent dont l'activité ne tombe pas dans le champ d'application des dispositions de la présente loi.

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'application 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 comporte de plein droit l'autorisation d'exercer cette profession au moyen de taxis, d'ambulances et 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 conformément à l'article 2 de 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).

Le respect des conditions d'honorabilité professionnelle pourra toutefois également être exigé dans le chef du détenteur de la majorité des parts sociales ou des personnes en mesure d'exercer une influence significative sur la gestion ou l'administration de la société.

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 par route en vertu des réglementations en vigueur;
- (2) s'il a été condamné pour des infractions graves aux réglementations en vigueur concernant
 - a. les conditions de rémunération et de travail de la profession ou
 - b. l'activité de transporteur routier de marchandises ou de personnes, 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 correcte 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 dans les matières énumérées par règlement grand-ducal.

(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 précisées par règlement grand-ducal 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 précisé par règlement grand-ducal.

(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 précisées par règlement grand-ducal; les diplômes et les modalités de la dispense seront déterminés par un règlement grand-ducal.

Art. 10.— 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.

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'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.— Les ressortissants des Etats membres 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.

Art. 13.– (1) Les infractions et tentatives d'infractions aux dispositions des articles 1, 5, 12 alinéas 1er et 2 et article 14 paragraphe 2 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 251 euros à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) En cas d'infractions et de tentatives d'infractions aux dispositions des articles 1, 5, 12 alinéas 1er et 2 et article 14 paragraphe 2 de la présente loi, la juridiction saisie du fond de l'affaire pourra prononcer une interdiction professionnelle d'exercer l'activité de transporteur d'une durée de deux mois à 5 ans contre leur auteur, ainsi qu'une fermeture de l'établissement concerné conformément aux modalités prévues aux dispositions des articles 22 et 24 de la loi modifiée du 28 décembre 1988.

Art. 14.– (1) 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.

(2) 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 plus tard un mois après la mise en vigueur de la présente loi 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.

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 14 (1) 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, dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente loi, jusqu'à leur remplacement.

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

Luxembourg, le 5 juillet 2002

Le Président,
Ady JUNG

Le Rapporteur,
Lucien CLEMENT

Service Central des Imprimés de l'Etat

4714/11

N° 4714¹¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

concernant l'établissement de transporteur de voyageurs
et de transporteur de marchandises par route

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT

(19.7.2002)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 12 juillet 2002 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**concernant l'établissement de transporteur de voyageurs
et de transporteur de marchandises par route**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 11 juillet 2002 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 8 novembre 2001 et 14 mai 2002 et 2 juillet 2002;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 19 juillet 2002.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4714 - Dossier consolidé : 111

4714,4752A,4878,4920,4989,4993

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg

**MEMORIAL**

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 92

14 août 2002

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Loi du 12 juillet 2002 autorisant l'Etat à participer au financement de la rénovation en centre intégré pour personnes âgées de la partie dite hôpital de l'Hospice civil et clinique de la Ville d'Echternach | page 1856 |
| Loi du 25 juillet 2002 relative à la participation du Grand-Duché de Luxembourg à la 5 ^e reconstitution des ressources du Fonds International de Développement Agricole | 1856 |
| Règlement grand-ducal du 25 juillet 2002 concernant la nomenclature des actes et services des maîtres mécaniciens orthopédistes-bandagistes et des maîtres orthopédistes-cordonniers pour la fourniture de prothèses, orthèses et épithèses pris en charge par l'assurance maladie. | 1856 |
| Règlement grand-ducal du 25 juillet 2002 fixant les principes relatifs à l'organisation des contrôles officiels dans le domaine de l'alimentation animale | 1857 |
| Règlement grand-ducal du 25 juillet 2002 portant fixation pour un emploi dans la carrière supérieure de l'attaché de Gouvernement au Ministère de l'Intérieur – Direction des Affaires Communales – de la matière spéciale de l'examen-concours prévu à l'article 18, paragraphe premier, de la loi du 14 novembre 1991 fixant les conditions et les modalités de l'accès du fonctionnaire à une carrière supérieure à la sienne. | 1862 |
| Loi du 30 juillet 2002 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 1 ^{er} octobre 1998. | 1863 |
| Loi du 30 juillet 2002 portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques | 1866 |
| Règlement grand-ducal du 30 juillet 2002 complétant le règlement grand-ducal du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues. | 1866 |
| Règlement grand-ducal du 30 juillet 2002 fixant la date limite d'arrachage ou de destruction des fanes de pommes de terre des cultures destinées à la production de plants pour l'année 2002 | 1867 |
| Lois du 2 août 2002 conférant la naturalisation. | 1868 |
| Règlement grand-ducal du 2 août 2002 déterminant les sanctions applicables en cas d'infraction à des prescriptions de la réglementation de la Communauté européenne en matière d'étiquetage de la viande bovine et de produits à base de viande bovine. | 1870 |
| Règlement grand-ducal du 2 août 2002 modifiant | |
| – le règlement grand-ducal du 25 septembre 1998 fixant l'organisation des deux premières années des études d'éducateur du régime de formation à plein temps à l'Institut d'études éducatives et sociales | |
| – le règlement grand-ducal du 7 janvier 1999 fixant l'organisation des deux premiers cycles des études d'éducateur du régime de formation en cours d'emploi à l'Institut d'études éducatives et sociales | 1871 |
| Règlement grand-ducal du 2 août 2002 portant | |
| 1. organisation de la formation spécialisée dans les techniques de soudage | |
| 2. composition d'une Commission nationale de soudage | 1872 |
| Règlements communaux | 1873 |
| Convention de La Haye du 14 mars 1978 sur la loi applicable aux régimes matrimoniaux, entrée en vigueur entre la France, le Luxembourg et les Pays-Bas le 1 ^{er} septembre 1992. | 1882 |
| Convention sur l'interdiction de l'emploi, du stockage, de la production et du transfert des mines antipersonnel et sur leur destruction, signée à Ottawa, le 4 décembre 1997 – Ratification du Suriname. | 1882 |
| Loi du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest – Rectificatif | 1882 |

Loi du 12 juillet 2002 autorisant l'Etat à participer au financement de la rénovation en centre intégré pour personnes âgées de la partie dite hôpital de l'Hospice civil et clinique de la Ville d'Echternach.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 11 juin 2002 et celle du Conseil d'Etat du 2 juillet 2002 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}.- Le Gouvernement est autorisé à participer au financement de la rénovation de la partie dite hôpital du bâtiment central de l'Hospice civil et clinique de la Ville d'Echternach.

Art. 2.- La participation de l'Etat au coût total de la rénovation de la partie hôpital du bâtiment cité à l'article 1^{er} s'élève à 100%.

Art. 3.- L'engagement financier de l'Etat dans la réalisation du projet de rénovation ne peut pas dépasser la somme de 7.728.086.- euros sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée par tous ceux que la chose concerne.

*La Ministre de la Famille, de la Solidarité
sociale et de la Jeunesse,
Marie-Josée Jacobs*

*Le Ministre du Trésor et du Budget,
Luc Frieden*

Palais de Luxembourg, le 12 juillet 2002.
Henri

Doc. parl. 4878; sess. ord. 2001-2002.

Loi du 25 juillet 2002 relative à la participation du Grand-Duché de Luxembourg à la 5^e reconstitution des ressources du Fonds International de Développement Agricole.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 16 juillet 2002 et celle du Conseil d'Etat du 19 juillet 2002 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique. - Le Gouvernement est autorisé à participer à concurrence de USD 400.000.- à la 5^e reconstitution des ressources du Fonds International de Développement Agricole (FIDA) conformément à la résolution 119/XXIV adoptée le 31 juillet 2000 par le Conseil des Gouverneurs du FIDA.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Trésor et du Budget,
Luc Frieden*

Cabasson, le 25 juillet 2002.
Henri

Doc. parl. 4920; sess. ord. 2001-2002.

Règlement grand-ducal du 25 juillet 2002 concernant la nomenclature des actes et services des maîtres mécaniciens orthopédistes-bandagistes et des maîtres orthopédistes-cordonniers pour la fourniture de prothèses, orthèses et épithèses pris en charge par l'assurance maladie.

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

Vu l'article 65, alinéa 2 du Code des assurances sociales ;

Vu l'avis du ministre de la Santé ;

Vu l'avis du Collège médical ;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Santé et de la Sécurité sociale et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. - Le règlement grand-ducal du 19 mars 1999 concernant la nomenclature des maîtres mécaniciens orthopédistes-bandagistes et des maîtres orthopédistes-cordonniers pour la fourniture de prothèses, orthèses et épithèses pris en charge par l'assurance maladie est modifié comme suit:

1) L'article 4 et son intitulé concernant l'autorisation par le contrôle médical de la sécurité sociale est modifié comme suit: