

Dossier consolidé

Date de création : 11-03-2025

Projet de loi 8180

Projet de loi fixant les conditions relatives à l'organisation des transports sanitaires terrestres non urgents

Date de dépôt : 22-03-2023

Date de l'avis du Conseil d'État : 11-03-2025

Auteur(s) : Madame Paulette Lenert, Ministre de la Santé

Le document « 8180_6_Dossier_parlementaire » n'a pu être ajouté au dossier consolidé.

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
22-03-2023	Déposé	8180/00	<u>3</u>
30-05-2023	Avis de la Chambre des Métiers (26.5.2023)	8180/01	<u>24</u>
15-06-2023	Avis de la Chambre des Salariés (14.6.2023)	8180/02	<u>33</u>
26-02-2024	Avis de la Commission nationale pour la protection des données (23.2.2024)	8180/03	<u>42</u>
24-01-2025	Avis de la Chambre de Commerce (20.1.2025)	8180/04	<u>51</u>

8180/00

N° 8180

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 22.3.2023

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons :

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

Palais de Luxembourg, le 17 mars 2023

La Ministre de la Santé,

Paulette LENERT

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

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

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

Article 2

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

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

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

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

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

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

Article 3

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

Article 4

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

Article 5

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

Article 6

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

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

Article 7

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

Article 8

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

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

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

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

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

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

Article 9

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

Article 10

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

Article 11

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

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

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

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

Article 12

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

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

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

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

Article 13

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

Article 14

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

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

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

Article 15

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

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

Article 16

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

Article 17

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

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

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

Article 18

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

Article 19

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

Article 20

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

Article 21

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

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

Article 22

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

Article 23

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

Article 24

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

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

Article 25

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

Article 26

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

Article 27

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

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales et définitions

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

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

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

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

Chapitre 2 – Agrément

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le recours doit être introduit, sous peine de forclusion :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 4 – Equipage d'un véhicule sanitaire et formation

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

- 1° Avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi modifiée du 24 février 1984 sur le régime des langues ;
- 2° Satisfaire aux conditions de formation prévues à l'article 15 ;
- 3° Satisfaire aux exigences d'honorabilité spécifiées à l'article 17.

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

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

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

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

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

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

- 1° une formation théorique dans les domaines suivants:
 - a) connaissances de base pertinentes en anatomie et physiologie;
 - b) déontologie et éthique;
- 2° une formation théorique et pratique dans les domaines suivants:
 - a) levage, port, immobilisation et transport du patient;
 - b) premier secours;
 - c) analyse du risque (pouvoir juger de la nécessité d'une assistance selon l'état du patient);
 - d) hygiène et prévention des infections;
 - e) administration d'oxygène médical;
 - f) vider une poche à urine, remplacer une poche de stomie;
 - g) aptitudes à la communication;
 - h) connaissances pertinentes en matière de santé électronique.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 6 – Dispositions financières

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

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

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

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

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

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

Chapitre 7 – Dispositions pénales

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

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

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

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

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

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

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

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

Chapitre 8 – Disposition additionnelle

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

Chapitre 9 – Dispositions transitoires et finales

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

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

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

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

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

Mieux légiférer

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

1 N.a. : non applicable.

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

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

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

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

Egalité des chances

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

Directive « services »

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

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

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

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

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

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

*

FICHE FINANCIERE

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

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

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8180/01

N° 8180¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(26.5.2023)

RESUME STRUCTURE

Le projet de loi sous avis propose d'encadrer les transports sanitaires non-urgents par le biais d'une nouvelle procédure d'agrément qui remplacera la procédure actuellement prévue par voie réglementaire.

Si la Chambre des Métiers ne s'oppose pas au principe que soit ajoutées des exigences en matière de formation pour les entreprises effectuant des transports sanitaires non-urgents, elle regrette que le projet de loi n'ajuste pas l'ensemble des exigences de telle sorte que l'obtention de l'agrément soit fonction du type de transport sanitaire qui est fait.

Le risque que ce projet de loi induit est de faire peser sur les PME et les TPE œuvrant traditionnellement sur le secteur des transports sanitaires non-urgents des charges administratives et financières disproportionnées par rapport à leur activité.

La Chambre des Métiers demande en particulier que soit maintenue la possibilité pour les exploitants de taxis d'effectuer les transports sanitaires non-urgents qui ne nécessitent pas une ambulance, et ce avec une simple autorisation de loueur de taxis et de véhicules de location, et de ne pas exiger qu'ils détiennent une autorisation en tant que loueur d'ambulance.

La Chambre des Métiers relève de plus beaucoup de zones d'incertitudes juridiques dans ce projet de loi qui doivent être rectifiées, et elle regrette que la réforme envisagée ne fasse pas état des changements qui seront impliqués en matière de prise en charge des transports sanitaires non-urgents par l'assurance maladie.

*

Par sa lettre du 22 mars 2023, Madame la Ministre de la Santé a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

*

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis propose de réglementer les « transports sanitaires terrestres non-urgents » (ou transports sanitaires non-urgents).

Les transports sanitaires non-urgents sont définis par l'article 1er du projet de loi sous rubrique comme étant les transports « effectués pour des raisons de soin ou de diagnostic et en dehors d'une situation d'urgence médicale, d'un patient malade au moyen d'un véhicule sanitaire. »

Traditionnellement, les transports sanitaires non-urgents peuvent être effectués par deux types de véhicules, à savoir les ambulances (ou « véhicules sanitaires terrestres ») et les véhicules qui ne sont pas des ambulances (ou « véhicules sanitaires légers »).

Suivant l'exposé des motifs, l'objectif de cette réforme est de fixer les conditions relatives à l'organisation des transports sanitaires non-urgents afin « de pouvoir garantir la prise en charge et le transport des malades dans des conditions de confort, de sécurité et d'hygiène. »

A l'aune de cette réforme, il a été considéré, d'un côté, l'augmentation importante du nombre de transports sanitaires non-urgents et du nombre de sociétés proposant de tels services, et, d'un autre côté, les risques encourus pour les malades en cas de prise en charge inadéquate car les standards de qualité et de formation ne sont pas définis clairement.

A ce jour les transports sanitaires non-urgents sont agréés par le Conseil d'Administration de la Caisse Nationale de Santé via une procédure mise en place conformément au Code de la sécurité sociale et aux Statuts de la CNS (ou « agrément de la CNS »).

Les Statuts de la Caisse nationale de Santé (ou « Statuts de la CNS ») prévoient un certain nombre de conditions de prise en charge, mais ce texte n'impose pas aux transporteurs le respect de critères relatifs à l'équipement des véhicules et à la formation du personnel.

Toujours suivant l'exposé des motifs, ce projet de réforme permettrait aussi de renforcer la protection juridique des transporteurs qui seraient actuellement en situation d'insécurité juridique en matière de transport sanitaire alors qu'ils ont en la matière une obligation de sécurité dite de résultat.

1.1. L'obtention d'un agrément

Pour encadrer l'activité de transport sanitaire non-urgent, le projet de loi sous avis propose de soumettre son exercice à l'octroi d'un agrément préalable (ci-après « Agrément ») délivré par le Ministre ayant la Santé dans ses attributions (ci-après « le Ministre »).

L'Agrément sera accordé pour une durée de 5 années, et sera renouvelable.

L'article 4 du projet de loi sous avis impose deux conditions pour pouvoir obtenir l'Agrément :

- disposer d'une autorisation d'établissement, ou d'une décision de principe, pour le métier « secondaire » de loueur d'ambulances ;
- disposer des installations matérielles et techniques exigées qui sont l'existence d'un local au Luxembourg – qui peut être partagé avec d'autres « exploitations de transports sanitaires terrestres agréés » – ainsi que la détention d'au moins un véhicule sanitaire – qui ne peut pas être partagé avec d'autres exploitations.

Le local doit permettre d'effectuer l'entretien courant, la désinfection des véhicules et la maintenance du matériel, ainsi que de stationner les véhicules.

1.1.1. Concernant l'exigence de disposer d'une autorisation d'établissement de loueur d'ambulances

La Chambre des Métiers rappelle en préalable que la terminologie de métier « secondaire » de loueur d'ambulances n'est pas correcte depuis la réforme du droit d'établissement de 2011 avec la répartition des métiers en listes.

a) L'exclusion des entreprises n'ayant pas l'autorisation de louer d'ambulances du secteur d'activité des transports sanitaires non-urgents

Il est aussi utile de rappeler que le cadre légal et réglementaire en vigueur prévoit la possibilité pour une entreprise privée d'effectuer un transport sanitaire non-urgent si cette entreprise a été au préalable agréée par le Conseil d'Administration de la Caisse Nationale de Santé via une procédure mise en place conformément au Code de la sécurité sociale et aux Statuts de la CNS et qu'un code prestataire lui a été attribué (ci-après « Agrément CNS »).

La procédure actuelle devant la CNS distingue clairement deux procédures d'agrément :

- d'une part, une procédure qui concerne les entreprises d'ambulances ayant l'autorisation d'établissement de « loueur d'ambulances », une liste qui comprend 25 entreprises au 20 mars 2023, et
- d'autre part, une procédure qui concerne les entreprises de taxis agréées ayant l'autorisation d'établissement de « loueur de taxis et de voitures de location », et cette liste comprend 96 entreprises au 10 avril 2023.

Le projet de loi sous avis, exigeant une autorisation d'établissement de loueur d'ambulances pour réaliser un transport sanitaire non-urgent, va exclure donc de facto les 96 entreprises qui agissent aujourd'hui sur ce marché sans disposer nécessairement de cette autorisation.

Dans la mesure où un tel projet aboutirait, il conviendrait, soit de maintenir la distinction entre deux catégories d'agrément comme actuellement, avec l'agrément-ambulance et l'agrément véhicule léger, soit de prévoir une disposition transitoire afin de permettre aux entreprises qui effectuent aujourd'hui des transports sanitaires non-urgents hors ambulance de faire valoir leur expérience pour obtenir une autorisation de loueur d'ambulance.

En effet, les exploitants d'un service de taxi qui effectuent des transports sanitaires non-urgents ne pourraient obtenir l'autorisation d'établissement en tant que loueur d'ambulance, à moins de pouvoir faire état d'une activité de 3 années minimum pour le compte d'un loueur d'ambulance ou de pouvoir justifier d'une formation de niveau DAP ad hoc.

b) Concernant les exigences relatives aux installations matérielles et techniques

Le projet de loi sous avis impose, pour effectuer des transports sanitaires non-urgents que l'entreprise dispose d'un local établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg destiné à l'entretien courant et à la désinfection des véhicules sanitaires, ainsi qu'à la maintenance du matériel et d'avoir au moins un véhicule affecté à un usage exclusif pour ce type de transport.

Concernant le local

Si le local peut être commun à plusieurs exploitations de transports sanitaires terrestres agréées, il doit comporter « une ou plusieurs aires, suffisamment vastes pour permettre le stationnement de chaque véhicule sanitaire du transporteur sanitaire. »

La Chambre des Métiers considère que cette exigence ne tient pas compte des réalités économiques et du prix de l'immobilier au Grand-Duché et qu'elle constitue une atteinte à la liberté du dirigeant d'une entreprise de choisir la meilleure solution pour le stationnement de ses véhicules, au regard de son modèle d'entreprise.

Concernant le véhicule sanitaire

Le projet de loi sous avis ne prévoit pas que les taxis et les voitures de location puissent effectuer un transport sanitaire non-urgent.

En effet, suivant l'article 2 du projet de loi sous avis, à côté du « véhicule sanitaire terrestre », c'est-à-dire une ambulance, seul un « véhicule sanitaire léger » peut effectuer ce type de transport qui est défini comme étant un « véhicule automoteur, autre qu'un taxi (...) conçu et équipé pour le transport sanitaire terrestre d'un patient en position assise qui ne nécessite pas de surveillance médicale particulière, équipé, le cas échéant, pour le transport de personnes dont l'autonomie est réduite ».

Cette exclusion est surprenante alors que de tels transports sont à ce jour effectués par près de 96 exploitants de taxi et qu'ils sont pris en charge par l'assurance maladie (cf. supra 1.1.1 a)).

La Chambre des Métiers s'oppose donc à cette exclusion qui stigmatise les personnes qui bénéficient d'une prise en charge pour un transport sanitaire non-urgent, c'est-à-dire des assurés qui doivent se déplacer pour des raisons de soin ou de diagnostic, en considérant qu'ils sont nécessairement en risque sanitaire et qui impose aux prestataires de transport sanitaire non-urgent des contraintes excessives.

Les motifs en faveur du maintien des exploitants loueur de taxis et de véhicules de location comme prestataires de services de transport sanitaire non-urgent sont détaillés infra au point 2.2. du présent avis.

1.1.2. Les informations à communiquer lors de la demande d'agrément

L'article 5 du projet de loi sous avis liste les informations à transmettre à l'appui d'une demande d'agrément pour effectuer des transports sanitaires non-urgents.

Le respect de cette liste est érigé en condition de validité pour la délivrance de l'agrément par l'article 8 paragraphe 2 du projet de loi sous avis suivant lequel « Le ministre refuse la délivrance ou le renouvellement de l'agrément si les conditions fixées aux articles 3, 4 et 5 ne sont pas ou ne sont plus remplies. »

Cependant nombre d'informations à communiquer lors de la demande d'agrément ne se justifient pas pour permettre au ministère d'apprécier si les deux conditions de l'octroi d'un Agrément énumérées par l'article 2 du projet de loi sous avis sont remplies.

Aussi, il faut considérer qu'il s'agit de nouvelles conditions de fond pour obtenir l'Agrément.

La Chambre des Métiers critique le fait que, ni la finalité de ces conditions, ni les éléments de contrôle par le Ministère, ne soient autrement explicités et demande que soit reprises à l'identique les exigences qui figurent à ce jour dans la procédure d'agrément de la CNS et qui sont détaillées dans la deuxième partie du formulaire, intitulé « Conditions Générales » (articles 5 et 6, paragraphes 1 à 4).

1.1.3. *La question de l'assurance en responsabilité civile*

Le projet de loi sous avis exige en son article 9 que toute entreprise de transport sanitaire non-urgent ait une assurance en responsabilité civile « pour le service et pour chaque membre du personnel ».

La Chambre des Métiers note avec étonnement et regret que le projet de loi ne précise pas les sanctions encourues en cas de défaut d'assurance.

1.2. Les dispositions en cas de modification d'une des conditions de l'Agrément et de renouvellement d'un Agrément

1.2.1. *Le cas d'une modification d'une des conditions sur base desquelles l'Agrément a été accordé*

La Chambre des Métiers critique la rédaction de l'article 8 paragraphe 4 du projet de loi sous avis suivant lequel « Toute modification des conditions, sur base desquelles l'agrément a été accordé, est sujette à un nouvel agrément, à demander dans les trois mois qui suivent la survenance de la modification. »

En effet, une telle rédaction semble exiger l'introduction d'une nouvelle demande d'Agrément par l'entité qui en est détentrice dès lors qu'une modification concernerait une des conditions de base, tel que par exemple un changement statutaire ou le déménagement du domicile privé de l'un de ses directeurs.

Il conviendrait de distinguer les modifications qui devraient être simplement notifiées de celles qui seraient de nature à modifier significativement l'Agrément.

1.2.2. *Le cas d'une demande de renouvellement d'un Agrément*

Suivant l'article 8 paragraphe 2 du projet de loi sous avis, « Le ministre refuse (...) le renouvellement de l'agrément si les conditions fixées aux articles 3, 4 et 5 ne sont pas ou ne sont plus remplies. »

La Chambre des Métiers critique cette posture qui suppose de devoir introduire un nouveau dossier avec l'intégralité des pièces pour un simple renouvellement d'agrément, alors que la complétion d'un simple formulaire devrait suffire.

1.3. Concernant la procédure administrative

1.3.1. *La procédure de retrait d'un Agrément*

Conformément à l'article 8 paragraphe 5, le retrait d'un agrément ne peut intervenir qu'après une mise en demeure du ministre et l'octroi d'un délai pour se mettre en conformité.

La Chambre des Métiers critique que le projet de loi ne précise pas les critères qui détermineront la durée du délai qui sera accordé pour se mettre en conformité, alors même que cette durée est extrêmement variable – soit de 8 jours à une année.

Afin de limiter les incertitudes ainsi que les risques d'entorse au principe d'égalité, un délai minimum de 3 mois devrait être accordé dans tous les cas où une mise en conformité est nécessaire.

1.4. Le renvoi à un règlement grand-ducal le soin de définir les conditions relatives aux véhicules

Une fois qu'une entreprise dispose de l'agrément, elle pourra procéder à l'immatriculation d'un véhicule sanitaire, et le projet de loi sous rubrique renvoie à un règlement grand-ducal de spécifier « les équipements médico-techniques et les normes minimales auxquelles doivent répondre les véhicules sanitaires, ainsi que les caractéristiques extérieures et visuelles de ces véhicules. »

La Chambre des Métiers critique ce renvoi au pouvoir réglementaire alors que, conformément à l'article 32 paragraphe 3 de la Constitution, s'agissant d'un domaine réservé à la loi, le pouvoir législatif doit fixer « l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises. »

La loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante afin d'éviter le risque que cette activité ne soit assujettie au pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration.

1.5. Conditions relatives à l'équipage d'un véhicule sanitaire et formation

Trois séries de conditions doivent être remplies par chaque membre de l'équipage d'un transport sanitaire non-urgent : des exigences linguistiques ainsi que des conditions de formation et d'honorabilité.

1.5.1. Concernant les exigences de formation

Pour les véhicules sanitaires légers, l'article 14 paragraphe 1er du projet de loi prévoit que l'équipage est « composé au moins du conducteur ou d'un membre d'équipage devant se prévaloir d'une formation en premier secours (...) ».

Cependant, cette disposition devrait être uniformisée avec l'article 15 paragraphe 2 qui exige cette formation pour « les conducteurs de tout véhicule sanitaire ».

Pour les ambulances (ou « véhicules sanitaires terrestres »), l'article 14 du projet de loi sous avis impose la présence, en plus du conducteur, d'une personne chargée de la surveillance du patient, en sachant que cette personne doit avoir suivi une formation ad hoc qui ne doit pas dépasser 150 heures et dont le programme et la durée exacte sont à préciser par un règlement grand-ducal.

Pour les ambulances, l'article 15 paragraphe 3 du projet de loi sous rubrique impose que les conducteurs doivent justifier d'une formation spécifique et il laisse le soin à un règlement grand-ducal d'en définir le programme et la durée exacte, qui ne doit pas dépasser 70 heures.

Enfin, selon l'article 15 paragraphe 4, tout membre d'équipage doit suivre annuellement une formation continue d'au moins 8 heures afin de mettre à jour leurs connaissances et compétences professionnelles.

Si le principe d'ajouter des exigences en matière de formation est louable, il faut que le coût reste raisonnable et adapté au service de transport qui est proposé.

1.5.2. Concernant les exigences d'honorabilité des membres d'équipage

Le projet de loi sous avis définit les exigences d'honorabilité que doit remplir tout membre d'équipage, en l'espèce l'absence dans le casier judiciaire de toute condamnation pénale pour une peine d'emprisonnement d'au moins 6 mois, avec une exigence supplémentaire pour les conducteurs qui est celle de ne pas avoir été condamné à un délit routier ayant entraîné une réduction de la moitié du nombre maximal des points du permis de conduire.

L'article 18 du projet de loi sous avis exige de l'entreprise de transport sanitaire de tenir à jour la liste des membres d'équipage en précisant leur niveau de formation, et de communiquer cette liste annuellement au Ministre.

Si on peut comprendre ces principes et la volonté de s'assurer de l'honorabilité de chaque membre d'équipage, le projet de loi sous avis ne précise pas la portée des obligations que ce texte entend faire peser sur les exploitants.

La Chambre des Métiers est d'avis qu'un exploitant peut apprécier et attester que les critères d'honorabilité de ses salariés sont remplis au moment de l'embauche, respectivement dans le cadre d'une formation mais qu'il lui est impossible de garantir qu'ils le soient dans la durée.

En effet, un employeur ne peut pas, à défaut d'une disposition légale expresse, réclamer à une personne embauchée la remise d'un nouvel extrait de casier judiciaire à échéance régulière.

Une bonne pratique partagée par nombre d'exploitants est de faire signer à leur salariés une déclaration d'honorabilité avec l'obligation de les informer de tout changement y relatif.

Par ailleurs, l'obligation pour tout exploitant de devoir communiquer annuellement – soit chaque 31 mars – la liste des membres d'équipage à jour au Ministère est une charge administrative dont on ne comprend pas l'utilité alors que ce qui compte est de pouvoir retracer, en cas d'incident, qui faisait partie de l'équipage.

La Chambre des Métiers demande que soient reprises à l'identique les exigences de mise à jour qui s'imposent à l'heure actuelle à chaque prestataire de transport sanitaire agréé en tant que taxi, et qui sont détaillées dans la deuxième partie du formulaire d'agrément de la CNS, intitulé « Conditions Générales » au paragraphe 5 et 6 de l'article 6.

1.6. Conditions d'hygiène, de tenue professionnelle et de désinfection du véhicule

Le projet de loi sous avis liste tout un arsenal de mesures y relatives, dont une tenue professionnelle d'une couleur dominante blanche ou rouge, ou un plan d'hygiène et de désinfection des véhicules.

Si le principe de l'existence de telles exigences est justifié pour les ambulances, il semble excessif de les imposer pour l'activité de transport sanitaire léger qui vise le transport de personnes qui ne nécessitent pas de surveillance médicale particulière et qui doivent se déplacer pour des soins ou un diagnostic.

1.7. Les dispositions transitoires

Des dispositions transitoires sont prévues afin de permettre aux personnes physiques et morales qui exercent l'activité de transport sanitaire terrestre lors de l'entrée en vigueur de la loi de pouvoir introduire une demande dans les 2 mois de l'entrée en vigueur de la présente loi et de bénéficier alors d'un délai de 12 mois pour se conformer aux nouvelles dispositions légales.

La Chambre des Métiers regrette qu'aucune disposition ne soit prévue en ce qui concerne l'obtention de l'autorisation de loueur d'ambulance.

*

2. OBSERVATIONS PARTICULIERES

2.1. Les motifs en faveur du maintien des exploitants loueur de taxis et de véhicules de location comme prestataires de services de transport sanitaire non-urgent

Trois motifs plaident en faveur du maintien de la situation actuelle :

- a) *L'importance de distinguer « risque sanitaire » et « transport sanitaire »*

L'économie du projet de loi sous avis procède implicitement du raisonnement suivant lequel, dès lors que l'état de santé d'un voyageur justifie une prise en charge de certains de ses déplacements par l'assurance maladie, alors cet état de santé exigerait de facto que ce voyageur soit pris en charge par un véhicule spécifique qui ne soit ni un taxi ni un véhicule de location avec chauffeur.

La Chambre des Métiers estime que cette analyse est trop radicale et qu'il convient de maintenir la possibilité, actuellement reconnue aux exploitants de taxi d'effectuer des transports sanitaires non-urgents pris en charge par l'assurance maladie.

Pour rappel, les principes qui sont actuellement fixés par les articles 132 et 133 des Statuts de la CNS établissent qu'une prise en charge est prévue en cas de traitement médicaux en série, ou bien si une ordonnance médicale acceptée par le Contrôle médical de la sécurité sociale spécifie les raisons médicales pour lesquelles le déplacement par un moyen de transport public en commun n'est pas approprié.

Pour les transports en série en taxi en cas de traitement de chimiothérapie, de radiothérapie ou d'hémodialyse, il résulte du point 5 de l'article 133 des Statuts de la CNS que l'autorisation du Contrôle médical de la sécurité sociale n'est pas requise.

b) L'état endogène d'une victime n'est pas une cause aggravante de la responsabilité du transporteur

Le projet de loi sous avis dessine en filigrane le risque juridique que ce type de transport ferait courir aux exploitants, sans pour autant préciser pourquoi ce type de transport serait juridiquement plus risqué qu'un autre.

L'obligation de sécurité du transporteur est visée par l'article 1784 du Code Civil qui prévoit que le transporteur est responsable « des accidents survenus aux voyageurs s'il ne prouve pas que (...) les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. »

Le risque juridique du transporteur découle donc de la présomption de responsabilité en cas d'un dommage lié à un accident intervenu au cours du transport puisque le Code Civil présume le lien de causalité entre le transport et le dommage.

Si le fait générateur du dommage est exclusivement imputable à la victime, comme le serait par exemple une maladie, la responsabilité prévue à l'article 1784 du Code Civil ne devrait pas être applicable selon le principe qu'il n'existe pas de responsabilité civile envers soi-même.

Il est de plus admis que la grande majorité des discussions sur les possibilités d'exonération du transporteur ont visé des accidents survenus en matière de transport ferroviaire, mais pas en matière de transport sanitaire non-urgent.

c) L'interdiction de tout transport sanitaire non-urgent pour les taxis et de véhicules de location entre en contrariété avec le droit de la consommation

La Chambre des Métiers estime que le champ d'application de cette loi est trop large puisqu'elle entend réglementer tout transport sanitaire non-urgent.

Or, comment une loi pourrait valablement interdire à une personne, qui entrerait dans la définition très large d'une situation de transport sanitaire non-urgent, d'avoir recours à un service de taxi plutôt qu'à un service de transport sanitaire terrestre ?

Dans le même ordre d'idée, un conducteur de taxi devrait-il refuser d'accepter de transporter une personne dans une situation telle que celle décrite ci-dessus ?

Si la loi du 5 juillet 2016 sur les services de taxi prévoit des situations exceptionnelles dans lesquelles un conducteur peut refuser de prendre en charge un client, notamment le cas où la personne est « en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidentes » (article 12 paragraphe 4), le principe actuel est qu'un conducteur ne peut pas refuser un client en raison de son état de santé avéré ou supposé.

2.2. La révision à la baisse du nombre d'informations à fournir lors de la demande d'Agrément

Si certaines informations listées à l'article 5 du projet de loi sous avis doivent, à raison, être fournies lors de la demande d'agrément car elles permettent au ministère de contrôler le fait que le demandeur rempli les conditions pour bénéficier d'un agrément de transport sanitaire non-urgent – à savoir les informations relatives à la localisation du site d'implantation, la description précise des installations

matérielles et techniques, la preuve de paiement de la taxe d'instruction du dossier, et les données de contact du demandeur, qui peut être une entreprise individuelle ou une personne morale – les exigences suivantes devraient être revues :

a) *Les informations concernant les gérants, directeurs et administrateurs*

Le projet de loi sous avis exige la collecte des données personnelles liées aux « directeurs, gérants ou administrateurs », à savoir leurs noms, prénoms, profession et adresse de domicile, ainsi que le(s) bulletin(s) n° 3 et 5 récents du casier judiciaire datant tous les deux de moins de trois mois à partir de la date d'introduction de la demande d'agrément (tant pour le requérant que pour les directeurs, gérants et administrateurs).

La Chambre des Métiers considère que la transmission de ces informations est disproportionnée alors même que l'honorabilité des dirigeants est appréciée lors de l'octroi de l'autorisation d'établissement.

Il conviendrait aussi que les auteurs du projet de loi sous avis précisent la conformité de cette collecte de données à caractère personnel avec le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

A ce titre, il convient notamment d'apprécier la question du caractère strictement nécessaire de la collecte de données personnelles pour la finalité du traitement du dossier d'agrément, ainsi que la question de la durée de conservation de ces données car la règle de conservation de 5 années après la fin de l'agrément ou de son refus fixé par le projet de loi sous avis ne semble pas pertinente au regard de la finalité du traitement.

b) *L'attestation signée par la personne physique ou morale qui se propose d'exercer l'activité de transport sanitaire terrestre*

Il conviendrait d'explicitier quelle est la finalité ou l'utilité de fournir une attestation signée par la personne physique ou morale qui se propose d'exercer l'activité de transport sanitaire terrestre.

c) *Les statuts coordonnés des sociétés et leurs modifications éventuelles*

La Chambre des Métiers ne comprend pas, ni l'intérêt de cette exigence alors que les statuts de chaque société, sont accessibles en ligne sur le site du LBR (Luxembourg Business Register), ni la teneur du contrôle qui sera exercé dans le contexte d'un dossier de demande d'agrément.

*

La Chambre des Métiers ne peut approuver le projet de loi soumis pour avis que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations ci-avant formulées.

Luxembourg, le 26 mai 2023

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Tom OBERWEIS

8180/02

N° 8180²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(14.6.2023)

Par lettre du 22 mars 2023, Madame Paulette LENERT, ministre de la Santé, a saisi pour avis notre Chambre au sujet du projet de loi sous rubrique.

1. Le présent projet de loi a pour objet de déterminer les conditions relatives à l'organisation des transports sanitaires terrestres effectués pour des raisons de soins ou de diagnostic et en dehors d'une situation d'urgence médicale, d'un patient malade au moyen d'un véhicule sanitaire.

Contexte

2. Au Grand-Duché de Luxembourg, seul le transport sanitaire d'urgence dans le cadre de l'aide médicale urgente est régi par la loi.

3. En effet, la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, prévoit à l'article 4 que le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) a notamment comme mission la planification, la mise en œuvre et l'organisation des secours aux personnes victimes de détresses vitales, d'accidents, d'événements calamiteux, de catastrophes, de sinistres et d'incendies. Le CGDIS assure ainsi le transport en ambulance dépêché par le central des secours d'urgence vers un service d'urgence d'un centre hospitalier participant au service de garde.

4. Toutefois, cette loi ne concerne pas les transports de patients considérés comme non-urgents.

5. A défaut de législation spécifique, il y a lieu de se référer à la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales. L'article 3 dispose que « l'autorisation d'établissement requise au préalable pour l'exercice d'une activité visée par la présente loi est délivrée par le ministre si les conditions d'établissement, d'honorabilité et de qualification prévues aux articles 4 à 27 sont remplies ».

Etant donné qu'il s'agit d'une activité commerciale, il y a lieu de se référer à l'article 8 (1) qui précise que : « la qualification professionnelle requise pour l'exercice des activités commerciales non autrement réglementées résulte :

- a) soit de la possession d'un diplôme d'aptitude professionnelle au sens de la loi du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle ou de tout autre titre de formation reconnu au moins comme équivalent,*
- b) soit de l'accomplissement d'une pratique professionnelle effective et licite de trois années,*
- c) soit de l'accomplissement avec succès d'une formation accélérée organisée par la Chambre de Commerce ou la Chambre des Métiers, qui portera au moins sur le droit du travail et le droit social, le droit de l'entreprise, la création et l'organisation de l'entreprise, le calcul des salaires, le calcul du prix de revient, la comptabilité, la gestion du personnel et la communication de l'entreprise.*

d) Un règlement grand-ducal précisera les modalités de cette formation accélérée et déterminera les formations reconnues équivalentes. »

6. Cependant, il s'agit d'une loi qui n'est pas spécifique au transport sanitaire terrestre non urgent. Par conséquent, la référence à la loi du 2 septembre 2011 n'est pas satisfaisante, tant du point de vue de la formation du personnel effectuant le transport sanitaire, que sur la prise en compte des spécificités liées au transport sanitaire terrestre non urgent notamment l'équipement et l'hygiène des véhicules sanitaires terrestres.

7. Selon l'exposé des motifs, l'augmentation du nombre de transports non-urgents, combinée au fait que les transports sanitaires non-urgents ne rentrent pas dans le champ de compétence du CGDIS, qui n'intervient dans ces cas uniquement qu'en cas de carence, de nombreuses entreprises et sociétés proposant leurs services pour effectuer ces transports ont vu le jour au courant des dernières années.

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

9. Force est de constater que la situation était jusqu'à présent insatisfaisante. Même si l'état de santé d'un patient peut paraître stable au début du transport, sa prise en charge doit toujours se faire dans des conditions optimales de confort, de sécurité et d'hygiène, afin d'éviter que son état ne s'aggrave.

10. Ainsi, la création d'une base légale permet d'apporter de la sécurité juridique dans un domaine qui concerne un droit fondamental, à savoir le droit à la santé, plus précisément le droit d'accès aux soins.

11. En outre, cela permet également aux professionnels qui exploitent une entreprise de transport sanitaire terrestre qui se trouvaient jusqu'à présent dans une situation d'insécurité juridique, de connaître désormais leurs droits et leurs obligations.

12. Notre chambre salue l'initiative du Gouvernement de fixer un cadre législatif clair en ce qui concerne les conditions auxquelles les véhicules sanitaires terrestres doivent se soumettre.

I. Dispositions générales et définitions

13. Le présent projet de loi vise les transports sanitaires terrestres non urgents effectués par un véhicule sanitaire terrestre ou par un véhicule sanitaire léger.

14. Le véhicule sanitaire terrestre constitue un véhicule automoteur à usage spécial du type ambulance pour le transport sanitaire de patients dont l'état de santé ne laisse pas présager qu'ils puissent devenir des patients en détresse. Il est aménagé pour le transport en position demi-assise ou allongée.

15. Le véhicule sanitaire léger (VSL) est un véhicule automoteur, autre qu'un taxi, qui est réservé au transport sanitaire d'un patient en position assise qui ne nécessite pas de surveillance médicale particulière. Il peut également être équipé pour le transport de personnes dont l'autonomie est réduite.

La CSL considère que plus de caractéristiques du véhicule sanitaire léger aurait dû être déterminées afin de bien différencier un tel véhicule par rapport à un véhicule de location avec chauffeur. Ainsi, il serait approprié de préciser dans quelle situation l'utilisation d'un véhicule sanitaire léger est recommandée. Il serait notamment recommandé que le projet de loi précise que le transport en VSL serait indiqué lorsque le patient ou l'ayant droit présente une déficience ou incapacité physique invalidante nécessitant une aide au déplacement technique ou humaine mais ne nécessitant ni brancardage ni portage ou lorsqu'il présente une déficience ou incapacité intellectuelle ou psychique nécessitant l'aide d'une tierce personne pour la transmission des informations nécessaires à l'équipe soignante en l'absence d'un accompagnant.

16. Ces deux types de véhicules requièrent un agrément qui doit être délivré par le ministre ayant la santé dans ses attributions.

II. L'agrément

17. Afin de pouvoir exercer l'activité de transport sanitaire terrestre que ce soit à titre principal ou à titre accessoire, il faut être titulaire d'un agrément délivré par le ministre de la Santé.

18. L'agrément ne peut être délivré qu'à des personnes physiques qui disposent d'une autorisation d'établissement. Une société qui exploite un service de transport sanitaire terrestre non urgent est une personne morale. Étant donné qu'une personne morale ne peut s'engager que par la voie d'une personne physique, l'agrément doit être demandé par un individu qui représente la société.

19. L'article 4 du présent projet de loi précise que pour obtenir l'agrément, le requérant doit :

- 1° disposer d'une autorisation d'établissement ou du moins d'une décision de principe au sens de l'article 12, paragraphe 2, de la loi modifiée du 2 septembre 2011¹ réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales pour le métier secondaire de loueur d'ambulances ;
- 2° disposer d'installations matérielles et techniques.

20. Cet agrément est strictement personnel et incessible.

21. Lorsque l'activité de transporteur sanitaire est exercée sous la forme d'une personne morale, le titulaire de l'agrément doit assurer personnellement et de manière permanente l'exploitation et la gestion journalière de cette activité.

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

23. Les conditions auxquelles doivent répondre les requérants, personnes physiques ou morales, afin de pouvoir prétendre à l'obtention d'un agrément en vue de pouvoir exploiter l'activité de transport sanitaire terrestre ne semblent pas claires.

24. En effet, le projet de loi indique que pour obtenir l'agrément il faut disposer d'une autorisation d'établissement ou du moins d'une décision de principe au sens de l'article 12, paragraphe 2, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

25. La CSL s'interroge sur ce que le Gouvernement entend par « décision de principe ». Il convient de clarifier ce point en précisant les conditions exactes nécessaires à l'obtention de l'agrément afin d'établir une certaine sécurité juridique à ce propos.

26. La CSL souhaite également rappeler que la responsabilité doit en tout état de cause peser sur l'entreprise qui exploite l'activité de transport sanitaire terrestre et non sur le salarié, membre du personnel.

Ce dernier ne doit subir aucun préjudice du fait du non-respect par le titulaire de l'agrément de ses obligations (telle qu'une amende pour défaut de documents du véhicule sanitaire).

27. En outre, tout exploitant de services de transport sanitaire terrestre doit être tenu d'assurer la sécurité, la santé et le bien-être de l'ensemble de ses salariés dans tous les aspects liés au travail. Cette obligation étant une obligation de résultat et non pas de moyens.

¹ Article 12 (2) de la loi du 2 septembre 2011 dispose que : « La qualification professionnelle requise pour l'exercice d'une activité artisanale relevant de la liste A) résulte de la possession d'un brevet de maîtrise au sens de la loi du 11 juillet 1996 portant organisation d'une formation menant au brevet de maîtrise et fixation des conditions d'obtention du titre et du brevet de maîtrise dont le programme couvre l'activité artisanale visée ou les parties essentielles de celle-ci. »

28. La CSL tient à souligner l'absence totale de garanties pour les assurés en cas de problèmes avec un transporteur (par exemple quant au comportement d'un membre de l'équipage d'un véhicule sanitaire). En effet, le projet de loi ne prévoit ni les modalités ni l'autorité compétente dans le cadre des réclamations. Par conséquent, l'assuré lésé ne saurait pas où s'adresser, ni quelles seraient les démarches à effectuer pour déposer sa réclamation.

29. Dans le même ordre d'idée, le présent projet de loi ne prévoit pas quelles seraient les moyens d'action de la CNS lorsque celle-ci constate des irrégularités de la part des transports sanitaires terrestres non urgents.

III. Les conditions relatives aux véhicules et aux installations matérielles affectés aux transports sanitaires terrestres

30. Le présent projet de loi prévoit qu'un règlement grand-ducal détermine les équipements médico-techniques et les normes minimales auxquelles doivent répondre les véhicules sanitaires, ainsi que les caractéristiques extérieures et visuelles de ces véhicules.

31. En outre, le projet de loi précise que l'implantation du transporteur sanitaire est constituée par des installations matérielles et techniques qu'il affecte à son activité et qui comprend :

- 1° Un local établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, destiné à l'entretien courant et à la désinfection des véhicules sanitaires, ainsi qu'à la maintenance du matériel, et qui comporte une ou plusieurs aires, suffisamment vastes pour permettre le stationnement de chaque véhicule sanitaire du transporteur sanitaire. Ce local peut être commun à plusieurs exploitations de transports sanitaires terrestres agréées.
- 2° Au moins un véhicule sanitaire dont le transporteur sanitaire a un usage exclusif.

32. La Société nationale de circulation automobile (SNCA) est chargée de s'assurer de la conformité des conditions déterminées pour la délivrance des autorisations de mise en service des véhicules sanitaires.

33. La CSL regrette que le texte du règlement grand-ducal fait défaut, alors qu'il s'agit d'un texte essentiel qui doit déterminer les équipements médico-techniques et les normes minimales auxquelles doivent répondre les véhicules sanitaires, ainsi que les caractéristiques extérieures et visuelles de ces véhicules. Il s'agit de permettre aux transporteurs sanitaires terrestres de se conformer aux nouvelles conditions et d'introduire une demande d'agrément et à la SNCA d'effectuer les contrôles nécessaires.

De plus, il est indispensable pour la CNS de disposer de ce règlement grand-ducal afin d'assurer la prise en charge par l'assurance maladie- maternité du transport sanitaire terrestre par voie conventionnelle.

En outre, la CSL estime que le projet de loi aurait dû saisir l'opportunité de rendre la Norme EN 1789 relative aux véhicules de transport sanitaire et leurs équipements et aux ambulances routières obligatoire.

34. La CSL tient aussi à souligner le fait que l'implantation des transporteurs sanitaires doit avoir lieu sur l'ensemble du territoire luxembourgeois afin que toutes les localités puissent être desservies.

35. Il convient ainsi de limiter au maximum le temps d'attente du patient, afin qu'il puisse accéder en temps utile aux soins de santé nécessaires. A titre d'exemple, la législation belge prévoit à cet égard que, « *les services prennent les mesures nécessaires pour réduire les temps d'attente pour le patient au minimum, à raison de maximum 30 minutes par rapport au moment convenu lors de la demande dans 80% des cas pour un trajet aller et au maximum 45 minutes par rapport au moment convenu lors de la demande dans 80% des cas pour un trajet retour* »².

² Article 9 paragraphe 1 de l'arrêté du Collège réuni fixant les normes d'agrément auxquelles doivent répondre les services de transport médico-sanitaire de patients pour être agréés du 8 juillet 2021.

36. Toute entité de transport sanitaire terrestre non urgent devrait pouvoir assurer une permanence téléphonique, permettant une prise en charge des patients en tout lieu et à tout moment.

IV. Equipage d'un véhicule sanitaire et formation

37. L'exploitant d'un service de transport sanitaire terrestre non urgent a l'obligation de tenir à jour le registre de son équipage et de l'adresser une fois par an (le 31 mars au plus tard) au ministre.

38. Un véhicule sanitaire terrestre est composé au moins d'un membre d'équipage ayant suivi la formation définie à l'article 15³, ainsi que du conducteur. Durant le transport sanitaire terrestre, un membre d'équipage ayant la formation nécessaire assure une surveillance adéquate et effective du patient.

39. L'auteur du projet de loi rappelle qu'un règlement grand-ducal précisera le contenu, le programme et la durée de la formation suivie par le conducteur ainsi que par le membre de l'équipage du véhicule sanitaire terrestre non urgent.

40. Le projet de loi prévoit que chaque membre de l'équipage d'un véhicule sanitaire doit avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi modifiée du 24 février 1984 sur le régime des langues, avoir suivi une formation théorique et pratique, ainsi que satisfaire aux exigences d'honorabilité.

41. Les conducteurs d'un véhicule sanitaire terrestre doivent disposer d'une attestation de formation, dont la durée ne peut pas dépasser soixante-dix heures, qui porte sur l'hygiène, les gestes de maintenance et les règles de conduite automobile en matière de transport sanitaire terrestre. Cette formation sera précisée par règlement grand-ducal.

42. Notre Chambre tient à saluer la prise en considération du métier de conduite de véhicules sanitaires par la dispense de différentes formations. Nous accueillons favorablement le fait d'équiper chaque véhicule sanitaire terrestre d'au moins un membre d'équipage, ainsi que du conducteur. Pendant le transport sanitaire, le conducteur pourra ainsi compter sur son coéquipier pour assurer une surveillance adéquate et effective du patient.

43. Toutefois, le projet de loi ne prévoit pas assez clairement les formations nécessaires pour les conducteurs ou membres d'équipage du véhicule sanitaire terrestre et les formations nécessaires pour les conducteurs ou membres d'équipage du véhicule sanitaire léger.

La définition et mise en place claire des formations nécessaires à l'exercice de ces fonctions est importante afin de permettre une prise en charge par l'assurance maladie et afin d'établir une sécurité juridique à ce propos.

³ Article 15 (1) du présent projet de loi : « La formation comporte une partie théorique et pratique, dispensée par un établissement ou un organisme de formation autorisé à dispenser des formations au Grand-Duché de Luxembourg.

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

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

1° une formation théorique dans les domaines suivants :

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

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

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

D'ailleurs, l'absence de précisions à cet égard risque de générer des discussions lors des négociations tarifaires.

44. En outre, la liste des formations devrait être allongée d'une formation en matière de gestion des situations difficiles comme la violence, le stress, les agressions, alors que les chauffeurs ainsi que les membres de l'équipage, peuvent être confrontés à ce type de situations et doivent savoir y faire face de la manière la plus sereine possible afin de garantir le transport de leurs patients dans les meilleures conditions de sécurité possibles.

45. La CSL tient également à souligner que le règlement grand-ducal évoqué dans le cadre de la formation fait défaut. Il n'existe donc aucun texte pour que nous puissions vérifier le contenu afin de donner un avis approprié.

V. Hygiène, tenue professionnelle et désinfection du véhicule sanitaire

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

47. Le projet de loi prévoit, qu'afin de limiter la propagation de germes et de garantir un service de qualité, le transporteur sanitaire met en place des procédures de nettoyage et de désinfection sous forme d'un plan d'hygiène et de désinfection à effectuer à des intervalles prédéfinis et réguliers.

48. Notre Chambre tient à saluer la mise en place des mesures de nettoyage et de désinfection des véhicules sanitaires terrestres, mais souhaite préciser qu'il est indispensable que les véhicules sanitaires disposent de tout l'équipement d'entretien et de soins nécessaire à bord de chaque véhicule.

En outre, il serait judicieux de définir les procédures de nettoyages par règlement grand-ducal sans les laisser sous l'emprise du transporteur sanitaire. Dans la mesure où il est fort probable que l'assurance maladie-maternité sera tenue de prendre en charge ladite désinfection, il est important de définir lesdites procédures.

VI. Dispositions financières

49. Au sein du volet des dispositions financières, les auteurs du projet de loi indiquent que les transporteurs sanitaires terrestres sont redevables d'une taxe d'instruction du dossier ainsi que d'une taxe annuelle, payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Leurs montants seront fixés par règlement grand-ducal.

50. Pourtant, une nouvelle fois, les textes de règlements grand-ducaux font défaut. Nous déplorons donc que le présent projet de loi ne soit accompagné d'aucun règlement grand-ducal permettant de donner une base légale à ce projet de loi.

51. Le présent projet de loi n'évoque pas la question de la tarification des transports sanitaires terrestres non-urgents, ni la prise en charge des frais facturés par la Caisse Nationale de Santé (CNS).

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

53. A l'heure actuelle, seuls les statuts de la Caisse nationale de santé (CNS) règlent à minima les conditions de prise en charge des frais⁴, sans pour autant imposer à ces sociétés privées une quelconque limitation ou obligation en matière de tarification.

54. Les auteurs du projet de loi précisent qu'une seule convention a été conclue entre la CNS et un prestataire de transport sanitaire aérien, sans pour autant couvrir le volet terrestre, ceci à défaut de terrain d'entente entre les différents secteurs s'occupant du transport sanitaire non urgent. Dès lors, il existe que très peu de transparence pour le patient sur la qualité de la prestation. Comme la tarification n'est pas réglementée, il appartient au patient avisé de demander des devis auprès de plusieurs prestataires afin de se faire une idée sur les tarifs pratiqués.

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

56. Force est de constater que les tarifs pratiqués par les sociétés privées atteignent des sommes considérables. Le taux de remboursement par la CNS est de 70%. Les patients se trouvent bien souvent obligés de payer des sommes considérables, alors même qu'ils sont dans une situation vulnérable.

57. Si le droit à la santé comprend l'accès, en temps utile, à des soins de santé acceptables et d'une qualité satisfaisante, il doit également se faire à un coût abordable.

58. La CSL déplore l'absence totale de réglementation concernant l'encadrement des tarifs et de la prise en charge des frais des transports des patients. En effet, il appartient au législateur d'apporter un cadre législatif clair en matière de tarification des prestataires privés qui effectuent le transport de personnes en véhicule sanitaire terrestre non urgent.

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

VII. Disposition additionnelle

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

61. Pourtant, notre Chambre constate que les missions décrites ne sont à aucun moment prévu dans les lois et règlements régissant le fonctionnement et l'organisation du CGDIS.

62. Dans un souci de sécurité juridique, il serait plus judicieux de prévoir une adaptation de la loi CGDIS afin de s'assurer de la cohérence des nouvelles dispositions légales prévues par rapport à l'existant.

⁴ Article 136, paragraphe 3, alinéa 3 des Statuts de la CNS : « Les transports en ambulance simples visés à l'article 132, paragraphe 4, sous b) et c) sont pris en charge à raison de soixante-dix pour cent (70%) des factures établies soit sur la base d'un minimum de trente-neuf euros et sept cents (39,07 €) par déplacement, soit sur la base d'un montant d'un euro et vingt-neuf cents (1,29 €) par kilomètre, à l'exclusion de tous autres éléments pouvant être légalement mis en compte par le transporteur, à moins que la prise en charge de ces éléments ne résulte de dispositions statutaires expresses. »

VIII. Dispositions transitoires et finales

63. Il est prévu que « la présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. »

64. Ce délai nous paraît trop court pour que les prestataires n'aient pas de risque financier en perdant les clients/patients qui seront pris en charge par le CGDIS.

65. De plus, la CNS doit avoir le temps de préparer un cadre conventionnel avec les prestataires pour la prise en charge de l'assuré.

66. En outre, le projet de loi ne prévoit pas d'entrée en vigueur différée, notamment dans l'hypothèse où les règlements grand-ducaux ne seraient pas encore disponibles au moment du vote de la nouvelle loi.

67. De surcroît, les négociations conventionnelles avec la CNS ainsi que toutes les demandes et l'octroi de nouveaux agréments aux transporteurs sanitaires terrestres non-urgents vont prendre du temps.

*

68. Dans la mesure où la CSL n'a pas connaissance de nombreuses informations indispensables à l'approbation du projet de loi sous rubrique, telles que les critères relatifs aux installations matérielles des véhicules et aux formations des conducteurs et de l'équipage et étant donné que celles-ci doivent figurer dans un règlement grand-ducal qui n'est pas encore disponible, la CSL ne peut pas, à ce stade, marquer son accord au projet de loi soumis pour avis.

Luxembourg, le 14 juin 2023

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

Le Présidente,
Nora BACK

8180/03

N° 8180³

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DE LA COMMISSION NATIONALE POUR LA PROTECTION DES DONNEES

(23.2.2024)

1. Conformément à l'article 57.1.c) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (ci-après le « RGPD »), auquel se réfère l'article 7 de la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, la Commission nationale pour la protection des données (ci-après la « Commission nationale » ou la « CNPD ») « *conseille, conformément au droit de l'État membre, le parlement national, le gouvernement et d'autres institutions et organismes au sujet des mesures législatives et administratives relatives à la protection des droits et libertés des personnes physiques à l'égard du traitement* ».

L'article 36.4 du RGPD dispose que « *[l]es États membres consultent l'autorité de contrôle dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national, ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement.* »

2. Par courrier reçu le 22 mars 2023, Madame la Ministre de la Santé a invité la Commission nationale à se prononcer sur le projet de loi n°8180 fixant les conditions relatives à l'organisation des transports sanitaires terrestres non urgents (ci-après le « projet de loi »).

3. Selon l'exposé des motifs, l'objectif principal du projet de loi est d'établir un cadre légal pour les entreprises prestataires de services de transports sanitaires terrestres non urgents, en dehors des missions dévolues au Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS). Ce cadre vise à définir des normes minimales en matière d'équipement et d'hygiène des véhicules, ainsi que les formations nécessaires du personnel. À cette fin, la loi en projet envisage le traitement de données personnelles, notamment dans le cadre de la délivrance d'agrément, de la création d'un registre national contenant des données à caractère personnel, ou encore de la vérification de l'honorabilité des membres de l'équipage.

4. Le présent avis se concentrera sur les questions liées à la protection des données qui sont soulevées par le projet de loi.

I. Sur l'agrément délivré par le ministre ayant la Santé dans ses attributions

5. L'article 3 du projet de loi a pour objectif de préciser que quiconque souhaitant exercer l'activité de transport sanitaire terrestre, que ce soit à titre principal ou accessoire, doit obligatoirement détenir un agrément délivré par le ministre ayant la Santé dans ses attributions (ci-après le « ministre »). L'article 4 soumet la délivrance de l'agrément à deux conditions cumulatives, à savoir, d'une part, celle de disposer d'une autorisation d'établissement et, d'autre part, celle de disposer des installations matérielles et techniques prévues à l'article 12 du projet de loi.

6. L'article 5 du projet de loi sous avis énumère les informations devant figurer dans la demande d'agrément adressée au ministre, parmi lesquelles se trouvent des données à caractère personnel. Ainsi, il ressort du paragraphe premier, point 1, de l'article précité que la demande d'agrément doit indiquer « [...] les noms, prénoms, profession et domicile du demandeur, ou s'il s'agit d'une personne morale, la dénomination ou la raison sociale, la forme de la personne morale et son siège social, ainsi que les noms, prénoms, profession et domicile des directeurs, gérants ou administrateurs. »

Selon le point 2, la demande d'agrément doit être accompagnée d'une attestation signée par la personne physique ou morale qui se propose d'exercer l'activité de transport sanitaire terrestre, sans que l'objet de cette attestation soit toutefois défini.

En outre, le projet de loi sous avis prévoit dans le même paragraphe, au point 3, que les demandes d'agrément en question doivent « comporter le(s) bulletin(s) n° 3 et 5 récents du casier judiciaire datant tous les deux de moins de trois mois à partir de la date d'introduction de la demande d'agrément tant du requérant que pour les directeurs, gérants et administrateurs visés au point 1°. »

7. À l'instar de la Chambre des Métiers¹, la CNPD se demande dans quelle mesure les données personnelles énumérées à l'article 5 du projet de loi seraient pertinentes afin d'évaluer le respect des conditions d'obtention de l'agrément, énoncées à l'article 4 du même projet. Plus précisément, la Commission nationale s'interroge sur la pertinence d'inclure, par exemple, la profession et le domicile du directeur, du gérant ou de l'administrateur de l'entreprise ainsi que d'examiner les bulletins n°3 et 5 du casier judiciaire du demandeur d'agrément afin de vérifier si ce dernier est en possession « d'une autorisation d'établissement ou du moins d'une décision de principe au sens de l'article 12, paragraphe 2, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales pour le métier secondaire de loueur d'ambulances » et s'il dispose des « installations matérielles et techniques prévues à l'article 12 ». ²

8. Tel que relevé dans l'avis de la Chambre des Métiers³, l'honorabilité des dirigeants est appréciée lors de l'octroi de l'autorisation d'établissement. La Commission nationale estime également que les données personnelles requises et plus spécifiquement celles liées à la personne du directeur, gérant ou administrateur dans le cadre de la demande d'agrément, ne semblent pas être en conformité avec le principe de minimisation des données énoncé à l'article 5.1.c) du RGPD selon lequel les données à caractère personnel doivent être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées.

II. Sur l'établissement d'un registre contenant des données à caractère personnel et de la transmission dudit registre au ministre compétent

9. La loi en projet prévoit dans son article 10 « qu'il est établi sous l'autorité du ministre un registre qui contient des données à caractère personnel et qui a pour finalités la gestion et le suivi administratif, le contrôle des demandes d'agrément, ainsi que la gestion des dossiers d'agrément et des agréments accordés ». La Commission nationale se félicite que le texte sous avis détermine les finalités du registre, conformément au principe de limitations des finalités consacré à l'article 5.1.b) du RGPD, ainsi que le responsable du traitement, à savoir le ministre. ⁴

10. Le deuxième paragraphe de l'article 10 du projet de loi mentionne que le registre porte sur les données énumérées à l'article 5. La CNPD renvoie à ses observations sous les points 7 et 8 du présent avis et attire l'attention des auteurs du projet de loi sur l'importance du principe de minimisation des données en vertu duquel seules peuvent être traitées les données nécessaires au regard des finalités énumérées à l'article 10.1 du projet de loi.

¹ Cf. avis de la Chambre des Métiers du 26 mai 2023, doc.parl. n°818/01 (ci-après l'« avis de la Chambre des Métiers »), points 1.1.2 et 2.2.

² Cf. article 4 du projet de loi.

³ Cf. avis de la Chambre des Métiers, point 2.2.a).

⁴ Cf. article 10.3 du projet de loi.

11. La CNPD se pose également la question de savoir si les informations concernant le certificat d'immatriculation, le certificat de contrôle technique du véhicule sanitaire, ainsi que l'attestation de police d'assurance certifiant la couverture de la responsabilité civile liée au véhicule sanitaire, dont la transmission par la SNCA au ministre est prévue à l'article 11.4 du projet de loi, font également l'objet d'un enregistrement dans le registre en question. En effet, le texte du projet de loi devrait énumérer de manière exhaustive les catégories de données susceptibles d'y figurer, tout en veillant à respecter le principe de minimisation des données.

12. Le paragraphe 4 de l'article 10 du projet de loi dispose que « *[s]eules les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles ont accès au registre* », ce qui est conforme au principe de sécurité et de confidentialité consacré aux articles 5.1.f) et 32 du RGPD. La CNPD regrette toutefois que le texte sous avis ne prévoit pas un système de journalisation des accès qui permettrait de contrôler le respect de ce principe. Sur ce point, la Commission nationale recommande que les données de journalisation soient conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

13. Par ailleurs, il ressort du paragraphe 5 de l'article 10 que « *les données traitées sont irrémédiablement anonymisées ou détruites au plus tard à l'issue d'une durée de cinq ans après la fin de l'agrément ou, dans l'hypothèse que la demande d'agrément a été refusée, après la décision de refus.* » La Commission nationale note favorablement que le projet de loi détermine la durée de conservation des données appelées à figurer dans le registre. Néanmoins, faute d'explications dans le commentaire de l'article quant à la nécessité de conserver les données pendant une durée de cinq ans après la fin de l'agrément ou la décision de refus, elle n'est pas en mesure d'apprécier si le principe de limitation de la conservation⁵ est en l'espèce respecté.

14. L'article 10.6 du projet de loi indique que « *[l']accès des données à des tiers ne peut avoir lieu que sous une forme anonymisée* ». Concernant ce libellé, la CNPD suppose que les auteurs ont plutôt voulu viser l'accès des tiers aux données et non pas l'accès des données aux tiers. Par ailleurs, elle tient à souligner que le cadre légal posé par le RGPD ne s'applique pas aux données anonymes, voire anonymisées. Le considérant (26) du RGPD énonce à cet égard qu'il n'y a « *pas lieu d'appliquer les principes relatifs à la protection des données aux informations anonymes, à savoir les informations ne concernant pas une personne physique identifiée ou identifiable, ni aux données à caractère personnel rendues anonymes de telle manière que la personne concernée ne soit pas ou plus identifiable. Le présent règlement ne s'applique, par conséquent, pas au traitement de telles informations anonymes, y compris à des fins statistiques ou de recherche.* » Il y a toutefois lieu de s'assurer qu'il s'agit effectivement de données anonymes et non pas de données pseudonymisées qui pourraient indirectement identifier une personne physique par le recours à des informations supplémentaires et qui, quant à elles, tombent dans le champ d'application du RGPD⁶.

III. Sur la transmission de données par la SNCA au ministre

15. Aux termes de l'article 11.4 du projet, « *[e]n cas d'immatriculation d'un véhicule sanitaire, la SNCA fait parvenir sans délai, par voie électronique, au ministre les informations relatives au certificat d'immatriculation, au certificat de contrôle technique du véhicule sanitaire ainsi qu'à l'attestation de police d'assurance certifiant que la responsabilité civile à laquelle le véhicule sanitaire peut donner lieu est couverte. [...]* ».

16. Pour autant que des données se rapportant à des personnes physiques identifiées ou identifiables soient concernées, la disposition sous examen impose à la SNCA une obligation légale de transmettre des données personnelles au ministre, sans toutefois préciser les finalités pour lesquelles les données sont transmises. Ainsi, l'article 11.4 du projet de loi risque d'être contraire à l'article 6.3 du RGPD, lu ensemble avec l'article 6.1.c), en vertu duquel une disposition légale qui crée pour le responsable du

⁵ Cf. art. 5.1.e) du RGPD

⁶ A toutes fins utiles, la CNPD se permet de renvoyer à l'avis 05/2014 du groupe de travail « Article 29 » sur les techniques d'anonymisation, disponible sous : https://cnpd.public.lu/content/dam/cnpd/fr/publications/groupe-art29/wp216_en.pdf

traitement une obligation rendant nécessaire un traitement de données doit définir les finalités du traitement.

17. Face au silence du texte sous avis, la Commission nationale n'est pas en mesure d'apprécier si le principe de proportionnalité, tel que garanti notamment par l'article 37 de la Constitution, ou encore le principe de minimisation des données est respecté.

IV. Sur le contrôle d'honorabilité des membres de l'équipage d'un véhicule sanitaire

18. Il découle de l'article 13 du projet de loi que chaque membre de l'équipage d'un véhicule sanitaire doit remplir différentes conditions, dont notamment le respect des exigences d'honorabilité telles que prévues par l'article 17 du projet de loi sous avis. Il ressort du premier paragraphe de l'article 17 précité que l'honorabilité s'apprécie « *sur base des antécédents judiciaires qui résultent du casier judiciaire* » tandis que les paragraphes subséquents énumèrent les infractions à considérer aux fins d'évaluer l'honorabilité d'un membre de l'équipage d'un véhicule sanitaire.

19. Bien que la CNPD comprenne la nécessité de contrôler l'honorabilité des membres d'équipage, elle déplore toutefois le manque de précision du texte concernant la manière dont le contrôle d'honorabilité sera effectué. Il serait souhaitable d'obtenir des précisions quels documents spécifiques et numéros de bulletins du casier judiciaire seront pris en considération à cette fin. De plus, il est à noter que le paragraphe 2 de l'article 17 semble comporter une énumération seulement exemplative (« en particulier ») des circonstances dans lesquelles les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, ce qui amplifie l'insécurité juridique quant aux documents pouvant être consultés dans le cadre du contrôle d'honorabilité.

20. Par ailleurs, le texte sous avis ne spécifie pas clairement quel acteur est chargé d'effectuer le contrôle d'honorabilité. Il est nécessaire de clarifier si le contrôle en question relève de la responsabilité de l'employeur dans le cadre du processus de recrutement ou si le ministre compétent est l'entité en charge de ce contrôle.

En conséquence, la CNPD regrette le manque de précision de la disposition en question et recommande vivement de clarifier, d'une part, quel acteur sera chargé d'effectuer le contrôle susmentionné et, d'autre part, sur base de quels documents l'honorabilité sera vérifiée.

V. Sur la tenue et la transmission d'une liste des membres du personnel

21. L'article 18 du projet de loi impose aux transporteurs sanitaires l'obligation de maintenir à jour une liste des membres du personnel composant les équipages des véhicules sanitaires, en spécifiant leur niveau de formation, et de transmettre cette liste au ministre compétent de manière annuelle.

22. En l'absence d'indication de la finalité poursuivie par ce traitement, la CNPD se trouve dans l'incapacité de se prononcer sur la nécessité de cette mesure qui constitue une limitation du droit à l'autodétermination informationnelle et à la protection des données consacré à l'article 31 de la Constitution. S'y ajoute que l'article 18 du projet de loi risque d'être contraire à l'article 6.3 du RGPD, lu en combinaison avec l'article 6.1.c). Il résulte de ces dispositions que le droit de l'Union européenne ou le droit national d'un État membre qui crée pour le responsable du traitement une obligation légale rendant nécessaire un traitement de données doit définir les finalités du traitement.

23. Il est également impératif de fournir des clarifications concernant les catégories de données devant figurer sur cette liste qui sera transmise au ministre. Il est en effet primordial de définir avec précision les informations à inclure sur cette liste, d'autant plus que le fait de ne pas tenir à jour la liste des membres du personnel est sanctionné pénalement en vertu de l'article 23. En application des articles 31 et 37 de la Constitution, les données à transmettre par les transporteurs sanitaires au ministre doivent être limitativement énoncées au niveau de la loi⁷ et respecter le principe de proportionnalité.

Ainsi adopté à Belvaux en date du 23 février 2024.

La Commission nationale pour la protection des données

Tine A. LARSEN
Présidente

Thierry LALLEMANG
Commissaire

Marc LEMMER
Commissaire

Alain HERRMANN
Commissaire

⁷ Cf. en ce sens : avis du Conseil d'État 60.868 du 22 décembre 2023, doc. parl. n°7932/05, p. 10.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8180/04

N° 8180⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(20.1.2025)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de régler les transports sanitaires terrestres non-urgents, c'est-à-dire en dehors du service ambulancier public.

Selon l'exposé des motifs, l'objectif de cette réforme est d'introduire un cadre législatif dédié aux transports sanitaires non-urgents et par conséquent de fixer, respectivement de déterminer, les conditions relatives à leur organisation afin « *de pouvoir garantir la prise en charge et le transport des malades dans des conditions de confort, de sécurité et d'hygiène* » et de renforcer la protection juridique en matière de transport sanitaire alors que ces transporteurs ont en la matière « *une obligation de sécurité dite de résultat* ».

Actuellement seul le transport sanitaire d'urgence dans le cadre de l'aide médicale urgente a un cadre législatif et réglementaire¹.

En bref

- La Chambre de Commerce salue l'initiative du Gouvernement de fixer un cadre légal en matière de transport sanitaire non-urgent, en raison du vide juridique actuel.
- Elle regrette néanmoins que la distinction entre les deux types d'ambulances, les véhicules sanitaires terrestres et les véhicules sanitaires légers, ne soit pas faite de manière précise dans le texte du Projet. Un besoin de clarification est donc nécessaire.
- Elle regrette également que les conditions de formations requises pour l'équipage des véhicules de transport sanitaire non-urgent soient devenues trop exigeantes.
- Après consultation auprès de ses ressortissants la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous la réserve expresse de la prise en considération de ses commentaires.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La Chambre de Commerce observe que les nouvelles dispositions projetées concernent en particulier les transporteurs de voyageurs par route du secteur privé.

Ce Projet a pour objet, conformément aux dispositions de l'article 1^{er} du Projet, de « *déterminer les conditions relatives à l'organisation des transports sanitaires terrestres effectués pour des raisons de soins ou de diagnostic et en dehors d'une situation d'urgence médicale, d'un patient malade au moyen d'un véhicule sanitaire* ».

¹ Lien vers le texte de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile

Selon les auteurs, le Projet doit combler le vide juridique actuel, alors qu'aucune loi ne réglait les transports de malades considérés comme non-urgents, seul le transport sanitaire d'urgence dans le cadre de l'aide médicale urgente est régi par la loi (la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile et création d'un Corps grand-ducal d'incendie et de secours² (ci-après le « CGDIS).

Toujours selon les auteurs « *l'augmentation importante du nombre de transports non-urgents, combinée au fait que les transports sanitaires non-urgents ne rentrent pas dans le champ de compétence du CGDIS, qui n'intervient dans ces cas uniquement qu'en cas de carence, de nombreuses entreprises et sociétés proposant leurs services pour effectuer ces transports ont vu le jour au courant des dernières années* ».

Le Projet vise ainsi les transports sanitaires terrestres non urgents effectués par un véhicule sanitaire terrestre (ci-après « VST ») ou par un véhicule sanitaire léger (ci-après « VSL »).

La Chambre de Commerce constate que la distinction et la définition de ces deux types de véhicules sont fixées par l'article 2 point 1° et point 2° du Projet, mais que cette distinction n'est malheureusement pas reprise en détail dans l'entièreté du texte du Projet, ce qu'elle regrette.

Si les auteurs veulent fixer des conditions bien distinctes pour ces deux catégories de véhicules, il y a lieu de clarifier le texte du Projet, sinon, outre l'insécurité juridique, la conséquence serait un manque de chauffeurs pour les transports de patients en VSL.

Ce besoin de clarification ressort déjà dans l'exposé des motifs, au paragraphe 7, selon lequel : « ... *il est prévu de fixer des conditions minimales auxquelles les ambulances destinées au transport de malades en dehors des missions dévolues au CGDIS, doivent satisfaire ...* » et au paragraphe 18 selon lequel : « *L'offre d'un transport sanitaire terrestre en dehors des missions dévolues au CGDIS (...) a besoin d'un cadre législatif et réglementaire clair et précis ...* ». Dans les deux cas, il est fait exclusivement référence aux VST, et non aux VSL qui sont néanmoins aussi réglementés dans le Projet.

En particulier, les conditions de formations prévues à l'article 15 du Projet mettent des exigences supplémentaires pour les chauffeurs de VSL.

La Chambre de Commerce s'interroge quant au statut des chauffeurs travaillant actuellement dans le cadre des transports Adapto et Mobibus. Si les règles relatives aux VSL leur devaient leur être applicables, peu de chauffeurs pourront passer toutes les formations exigées, ce qui nuirait fortement aux services au bénéfice des personnes à mobilité réduite. Dans ce contexte, il est impératif qu'il soit clarifié si les services Adapto et Mobibus tombent dans le champ d'application du présent Projet.

La Chambre de Commerce relève encore que l'article 11 paragraphe 1, l'article 15 paragraphe 1, point 2 et paragraphe 3, ainsi que l'article 22, paragraphe 1, alinéa 2 et paragraphe 2, alinéa 1^{er}, font référence à des règlements grand-ducaux qui ne sont pas encore en état de projets, ni *a fortiori*, en vigueur. Concernant les dispositions fixées dans les articles 11 et 15 du Projet les règlements grand-ducaux d'exécution seront importants pour la gestion des services de VST et de VSL.

Enfin, dans l'exposé des motifs, au paragraphe 9, les auteurs indiquent « *que le contrat de transport met à la charge du transporteur/prestataire une obligation dite de sécurité de résultat* ».

La Chambre de Commerce s'interroge si en cas d'accident de la route non imputable au conducteur du véhicule sanitaire et en cas d'aggravation soudaine et inattendue de l'état de santé d'un patient/usager, cette obligation de résultat pèse toujours sur le transporteur.

Un examen en détail de certains articles du Projet s'avère nécessaire alors que des rectifications et précisions s'imposent pour des raisons de clarification et de sécurité juridique.

*

² cf. la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile et création d'un Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS)

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 5, paragraphe 1, point 1

L'article 5 du Projet liste les informations à transmettre à l'appui d'une demande d'agrément, pour effectuer des transports sanitaires non-urgents.

Les dispositions de cet article semblent être en contradiction avec celles de l'article 8 paragraphe 7 du même Projet.

En effet, selon l'article 5, paragraphe 1, point 1, une personne morale peut demander l'agrément et selon l'article 8, paragraphe 7, le titulaire de l'agrément (si l'activité de transporteur sanitaire est exercée sous la forme d'une personne morale) doit assurer personnellement l'exploitation et la gestion du service. Des clarifications quant à savoir comment une personne morale peut demander un agrément, tandis que la gestion doit être assurée par une personne physique, seraient jugées opportunes.

Concernant l'article 8, paragraphe 6, point 2

L'article 8 du Projet est relatif aux décisions d'octroi, de refus ou de retrait de l'agrément délivré par le ministre ayant la santé dans ses attributions, respectivement concerne le recours administratif de ces décisions,

Le paragraphe 6, point 2, de l'article précité, prévoit qu'un recours est possible par « *un tiers* ». La Chambre de Commerce estime qu'il y a lieu de clarifier qui est concerné exactement.

Concernant l'article 11 point 3

L'article 11 du Projet est relatif aux conditions d'immatriculation et au contrôle technique des véhicules sanitaires.

La Chambre de Commerce est d'avis que les dispositions de l'article 11, point 3, sont en contradiction avec les dispositions prévues à l'article 12, point 2.

En effet l'article 11 point 3 prévoit qu'un véhicule ne peut être immatriculé comme véhicule sanitaire que si son propriétaire est en possession d'un agrément, cependant, et conformément aux dispositions de l'article 12 point 2, pour obtenir un agrément, le requérant doit avoir à son usage exclusif au moins un véhicule sanitaire. La Chambre de Commerce estime ici aussi qu'il y a lieu d'apporter des clarifications.

Concernant l'article 12 point 1

L'article 12 du Projet est relatif à l'implantation du transporteur sanitaire constituée par les locaux qu'il affecte à son activité.

La Chambre de Commerce estime opportun que soit précisé ce qui est compris par dans le texte du point 1 du prédit article *un local établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, destiné ... à la désinfection des véhicules sanitaires* ».

Concernant l'article 15

L'article 15 prévoit une formation minimale requise par les membres de l'équipage pour les différents types de véhicules.

Le paragraphe 1 du prédit article impose l'obligation d'une formation théorique et pratique pour les chauffeurs de VSL, mais les conditions sont telles qu'une pénurie substantielle de chauffeurs risque d'en découler. En effet, au point 2 du paragraphe précité « *une formation théorique et pratique* » doit être effectuée dans plusieurs domaines :

- dans « *l'analyse du risque* » : la Chambre de Commerce est d'avis que cette formation devrait être effectuée par un médecin, un chauffeur de véhicule sanitaire ne peut pas prendre cette responsabilité ;
- pour « *la prévention des infections* » : les auteurs devraient préciser ce point. Il pourrait arriver qu'un patient soit contagieux, mais l'information n'ait pas été connue ;
- pour « *l'administration d'oxygène médical* » : cela n'est permis qu'aux infirmiers qu'en cas d'une urgence absolue. Ce point mettrait alors les chauffeurs de véhicules sanitaires à un niveau médical élevé.

- pour « *vider une poche à urine, remplacer une poche de stomie* » : ce sont également des actes généralement réservés au personnel médical formé. Ceci impliquerait par ailleurs que chaque conducteur de véhicule sanitaire devrait disposer de ce matériel spécifique nécessaire ?
- dans les « *aptitudes à la communication* » : cette notion étant très large, la Chambre de Commerce demande que les aptitudes requises soient précisées.
- dans des « *connaissances pertinentes en matière de santé électronique* » : la Chambre de Commerce demande que soit précisé ce qui est compris par la notion de « santé électronique ».

L'article 15 paragraphe 2 du Projet prévoit que « *les conducteurs de tout véhicule sanitaire doivent être titulaires de la formation en premier secours visée à l'article 14 ...* ». La Chambre de Commerce s'interroge si la distinction entre les conducteurs pour VST et VSL ne devrait pas être faite.

Enfin pour les VSL l'article 14 paragraphe 1 du Projet prévoit que l'équipage est « *composé au moins du conducteur ou d'un membre d'équipage devant se prévaloir d'une formation en premier secours ...* »

Cette disposition devrait être uniformisée avec les dispositions de l'article 15 paragraphe 2 qui exige cette formation pour « *les conducteurs de tout véhicule sanitaire* ».

Concernant l'article 19

L'article 19 du Projet prévoit le port d'une tenue professionnelle pour les membres de l'équipage des véhicules sanitaires de « *couleur dominante blanche ou rouge* ».

La Chambre de Commerce est d'avis que le port d'une telle tenue est justifié pour les véhicules sanitaires terrestres, et non pas pour les VSL.

Concernant l'article 21 paragraphe 2

L'article 21 prévoit les procédures de nettoyage et de désinfection, ainsi que la procédure d'enregistrement des opérations de nettoyage et de désinfection des véhicules sanitaires.

Concernant le point 1°, paragraphe 2, du prédit article, si l'obligation de désinfecter chaque véhicule sanitaire est instaurée à charge des transporteurs sanitaires, la Chambre de Commerce demande que soit défini exactement ce qu'il y a lieu d'entendre par « *désinfection complète* ».

Concernant le point 2°, paragraphe 2, du prédit article, si « *le reconditionnement* » d'un véhicule sanitaire « *après le transport d'un patient signalé contagieux* » est prévu, il y a lieu, ici aussi, de définir précisément ce que ceci requiert.

La Chambre de Commerce s'interroge encore dans ce contexte en cas d'usage mixte d'un véhicule, par exemple dans le cas où un taxi privé transporte un passager de l'aéroport et par la suite est utilisé comme VSL : qui peut savoir si une personne transportée est contagieuse (à ce titre est-ce qu'un rhume est considéré comme une maladie contagieuse ?) ? Partant la Chambre de Commerce estime que ce point est pertinent pour les VST, mais seulement dans une moindre mesure pour les VSL.

Concernant l'article 26

L'article 26 du Projet prévoit les dispositions transitoires prévues afin de permettre aux personnes physiques et morales qui exercent l'activité de transport sanitaire terrestre, lors de l'entrée en vigueur de la future loi, de pouvoir introduire une demande dans les 2 mois de l'entrée en vigueur de la future loi et de bénéficier alors du délai de 12 mois afin de se conformer aux nouvelles dispositions légales.

La Chambre de Commerce s'interroge si un agrément peut être dès lors être demandé sans que tous les critères prévus à l'article 4 du Projet (article définissant les conditions nécessaires auxquelles doivent répondre les requérants, personnes physiques ou morales, afin de pouvoir exploiter l'activité de transport sanitaire terrestre) et à l'article 15 (article précisant la formation minimale requise par les membres de l'équipage pour les différents types de véhicules) ne soient remplis ?

Le projet de loi sous avis n'appelle pas d'autres remarques et commentaires de la part de la Chambre de Commerce, l'exposé des motifs et les commentaires des articles expliquant clairement le cadre et les objectifs du Projet.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis sous la réserve expresse de la prise en considération de ses remarques et commentaires.