

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