

N° 4714¹⁰

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

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

* * *

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

(5.7.2002)

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

*

SOMMAIRE

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

c. Condition d'honorabilité et de qualification professionnelles

d. Amendements proposés par le POSL

VI. Commentaire des articles

*

I. ANTECEDENTS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

II. GENERALITES

A. Directives communautaires et mesures nationales de transposition

a. Historique

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

Les directives précitées ont été transposées en droit luxembourgeois par la loi du 17 novembre 1978 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux. La loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route a abrogé et remplacé la loi du 17 novembre 1978.

b. Directive 98/76/CE

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

1. Elargissement du champ d'application

La directive de 1998 s'applique également aux transporteurs de marchandises par route qui utilisent des véhicules dont la masse maximale se situe entre plus de 3,5 tonnes et 6 tonnes, alors qu'auparavant seuls les véhicules de plus de 6 tonnes étaient visés. Cependant, des dispenses partielles ou totales sont possibles pour ces transporteurs en raison de la limitation de leur rayon d'activité et de leur faible incidence sur le marché de transports.

2. Exigences accrues en termes d'honorabilité

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

3. Exigences accrues en termes de capacité financière

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

4. Exigences accrues en termes de capacité professionnelle

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

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

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

B. Objet du projet de loi

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

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

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

Les points saillants du projet de loi portent essentiellement sur:

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

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

*

III. ROLE DES DIFFERENTES AUTORITES

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

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

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

A. Le ministre des classes moyennes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Le ministre des transports

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

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

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

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

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

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

Les vérifications afférentes sur le terrain sont en outre prévues par une loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports. Il résulte de l'article 2 de cette loi que „*outre les officiers de police judiciaire et des agents de la gendarmerie et de la police, les agents des douanes ainsi que les agents des services à désigner par règlement d'administration publique sont chargés de rechercher et de constater les infractions réprimées*“ par la prédite loi et ses règlements d'exécution. En pratique, et depuis la fusion des corps de police et de gendarmerie, les contrôles sont effectués par les officiers de police judiciaire, les agents de la Police grand-ducale et – pour l'essentiel – les agents de l'Administration des Douanes et des Accises. Signalons encore que le Conseil de Gouvernement, sur initiative du Ministre des Transports, a décidé d'attribuer à l'Administration des Douanes et Accises une compétence générale dans le secteur des transports routiers.

*

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

A. Condition de l'établissement stable

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

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

a. Définitions

a-1. Ancienne définition

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

Ces éléments constitutifs sont notamment les suivants:

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

a-2. Nouvelle définition

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

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

Une nouvelle définition, inspirée de la jurisprudence, de ce que doit être un „établissement“ a donc été élaborée par les auteurs du projet de loi et exige „un siège d'exploitation fixe au Grand-Duché de Luxembourg de la personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route et qui y est imposable au sens du droit fiscal. Ce siège d'exploitation fixe se traduit par l'existence d'une infrastructure opérationnelle, par l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités du transporteur, par le fait d'y conserver tous les documents relatifs à ces activités ainsi que par la présence continue d'une personne autorisée à engager le transporteur à l'égard des tiers“.

Cette définition comporte donc une énumération d'éléments rendant possible tant un contrôle administratif effectif par les organes désignés à cette fin qu'une appréciation objective par le membre du Gouvernement compétent, notamment dans le cadre d'une décision de refus ou de retrait d'une autorisation gouvernementale pour l'activité de transporteur routier.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Précisons encore qu'une disposition du projet de loi désigne les personnes chargées de vérifier l'existence d'un établissement stable au sens de la loi ainsi que les modalités de leur action. Il s'agit, par référence à l'article 22 nouveau de la loi d'établissement du 28 décembre 1988, des officiers de la police judiciaire, des agents de la police grand-ducale ainsi que certains agents de l'Administration des douanes et accises. Ces personnes ont, dans le cadre de leur tâche de contrôle, la qualité d'officiers de police judiciaire¹.

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

b. Faisceau d'indices

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Cette disposition vient donc s'ajouter au contrôle de l'exercice prévu par celle de la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

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

B. Autres conditions

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

Ces conditions seront plus amplement développées sous le point VI.

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

a. Capacité financière

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

Ainsi, dans le cadre de la loi du 17 novembre 1978, le montant de la garantie ou de la caution s'élevait à 350.000.– francs par entreprise. Avec la loi du 3 octobre 1991, on est passé de ce système forfaitaire à un système de garantie ou de caution tenant compte du nombre de véhicules utilisés. A chaque véhicule correspondait une garantie ou une caution située dans la fourchette prévue dans la directive de 1989.

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

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

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

b. *Qualification professionnelle*

La directive de 1998 prévoit, comme celles qui l'ont précédé, la faculté pour les Etats membres d'organiser un examen allégé pour les personnes ayant une expérience de 5 ans dans une entreprise de transporteur à un niveau de direction. Cependant, cela nécessiterait l'organisation de deux examens distincts, peu souhaitable au regard de nos moyens limités. Dès lors, le projet de loi reconduit l'approche de la loi de 1991 qui ne prévoyait qu'un seul examen.

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

La disposition déjà contenue dans les directives précédentes précisant que des attestations délivrées par les autorités désignées à cet effet par les Etats membres doivent être produites à titre de preuve de la capacité professionnelle s'agissant des ressortissants des autres Etats membres conformément à un modèle de certificat unique et non reprise dans la loi de 1991 a désormais été transposée dans notre droit national dans un souci de sécurité juridique.

*

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

A. Avis des chambres professionnelles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a. Condition de l'établissement stable

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b. Condition de capacité financière

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

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

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

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

c. Conditions d'honorabilité et de qualification professionnelles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'amendement proposé vise donc les personnes suivantes:

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

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

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

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

d. Amendements proposés par le POSL

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

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

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

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

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

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

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

Intitulé

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

Article 1er

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

Article 2

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

Article 3

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

Article 4

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

Article 5

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

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

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

Article 6

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

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

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

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

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

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

Article 7

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

Article 8

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

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

Article 9

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

Article 10

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

Article 11

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

Article 12

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

Article 13 (nouvel article 12)

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

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

Article 14 (nouvel article 13)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 14 (nouveau)

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

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

Article 15

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

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

ANNEXES

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

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

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

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

Art. 1er.– Nul ne peut, à titre principal ou accessoire, exercer la profession de transporteur de voyageurs par route ni celle de transporteur de marchandises par route au Grand-Duché de Luxembourg sans y disposer d'un établissement et sans être en possession d'une autorisation écrite délivrée par le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement et appelé ci-après „le ministre“.

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

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

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

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

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

(3) Un règlement grand-ducal pris après consultation de la Commission des Communautés Européennes, peut dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la présente loi

les personnes physiques ou morales qui effectuent exclusivement certains transports de voyageurs par route, à des fins non commerciales, ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route, pour autant que leur activité de transport n'ait qu'une faible incidence sur le marché des transports.

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

(5) Sans préjudice des articles 13 et 14, lorsque la personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs et de marchandises par route ne tombe pas dans le champ d'application des dispositions de la présente loi, son activité est régie par les dispositions en vigueur en matière de droit d'établissement.

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

Art. 5.– (1) Les demandes d'autorisation et les propositions de révocation d'une autorisation sont instruites conformément à l'article 2 de la loi modifiée du 28 décembre 1988.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 9.— (1) La condition de capacité professionnelle consiste à posséder les connaissances répondant au niveau de formation dans les matières énumérées par règlement grand-ducal.

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

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

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

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

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

Art. 12.— Les ressortissants des Etats membres de l'Espace Economique Européen, qui ne sont pas établis au Grand-Duché sont admis à y effectuer des transports nationaux de voyageurs ou de marchandises par route dans les conditions prévues par la législation communautaire fixant les règles de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un Etat membre.

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

Art. 13.– (1) Les infractions et tentatives d'infractions aux dispositions des articles 1, 5, 12 alinéas 1er et 2 et article 14 paragraphe 2 de la présente loi et à ses règlements d'exécution sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

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

Art. 14.– (1) Les attestations prouvant la capacité professionnelle et délivrées sur la base de l'article 9 de la loi du 17 novembre 1978 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, ou encore sur la base de l'article 10 de la loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route, sont assimilées aux attestations délivrées en vertu de l'article 9 de la présente loi.

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

Art. 15.– La loi du 3 octobre 1991 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route est abrogée, sans préjudice toutefois des dispositions de l'article 14 (1) de la présente loi. Elle reste cependant applicable aux infractions commises sous son empire.

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

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

Luxembourg, le 5 juillet 2002

Le Président,
Ady JUNG

Le Rapporteur,
Lucien CLEMENT

