

**N° 8124**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

**relative au financement de l'exploitation des services  
de transports spécifiques réguliers spécialisés**

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 22.12.2022*

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Article unique.*— Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés.

Palais de Luxembourg, le 21 décembre 2022

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Transports publics,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 euros TTC, pour une période maximale de 4 ans.

Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1<sup>er</sup> avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rattachés à la base 100 du 1<sup>er</sup> janvier 1948. Il sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie.

**Art. 2.** Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1<sup>er</sup> sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

**Art. 3.** La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### Historique

Les services de transports spécifiques sont nés il y a plus d'un demi-siècle et reposaient à l'époque sur la loi du 16 août 1968 portant création d'un Centre de Logopédie et de Services audiométrique et orthophonique. L'organisation et le financement en incombaient à l'État ; plus particulièrement, ils étaient assurés par le ministre ayant dans ses attributions les transports, conformément à l'article 18 du règlement grand-ducal du 15 février 1969 concernant l'organisation et le fonctionnement du centre de logopédie pris en exécution de cette loi. Avec le vote de la loi du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée, les communes et associations concernées étaient tenues de supporter l'intégralité des charges financières résultant desdits transports. Ce n'est qu'à partir de 1976 que l'État est revenu sur cette décision en mettant à charge du Ministère des transports également le financement de ces transports, qui se chiffrait à l'époque à 8 millions de francs luxembourgeois<sup>1</sup>. Ils étaient appelés communément « transports de l'éducation différenciée » ou encore « transports EDIFF ». Jusqu'en 2015, les contrats de concession pour l'exploitation ont toujours été conclus par voie d'attribution directe, suite aux négociations de gré à gré avec différentes entreprises privées d'autobus ou de taxis.

Avec l'entrée en vigueur des contrats d'exploitation en 2015, le transport fut dénommé « Transport Complémentaire d'Accessibilité pour Personnes À Besoins Spécifiques » (CAPABS). Il trouve actuellement sa base légale, pour une partie, dans la loi du 20 juillet 2018 portant création de Centres de compétences en psychopédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire (articles 9 et 30) pour ce qui est du transport d'élèves scolarisés. Cependant, en ce qui concerne les transports assurés en faveur de salariés handicapés vers leur lieu de travail ou vers les ateliers protégés, ou les transports de personnes à besoins spécifiques vers des structures spécialisées, thérapeutiques ou de soins, aucune disposition légale ou réglementaire ne se prononce actuellement sur l'organisation et la prise en charge financière d'un tel transport. Afin d'y remédier, un projet de loi sur les transports spécifiques a été déposé en date du 12 mai 2022 (doc. parl. 8005).

L'État et plus particulièrement donc le département en charge des transports a ainsi, depuis des décennies, organisé et financé ces transports spécifiques, ceci sur base de contrats d'exploitation conclus avec des entreprises privées. Jusqu'ici, il n'y avait jamais eu de loi de financement à cet égard.

### La gestion opérationnelle

Aujourd'hui, entre 1.600 et 1.700 courses sont assurées tous les jours en périodes scolaires pour transporter les bénéficiaires de ces transports vers leur établissement scolaire, de formation, d'apprentissage, de travail, ou encore pour être encadrés dans la mesure où leur handicap ou besoin spécifique le requiert.

<sup>1</sup> source: rapport d'activité MDDI 2010

L'exécution des transports est majoritairement effectuée à l'aide de minibus, qui disposent d'un maximum de 9 places assises (conducteur compris), mais également d'autobus plus grands et pouvant transporter plus de 30 personnes et intégrer et fixer jusqu'à 9 chaises roulantes ; la base de données compte plus de 500 véhicules. Dans un souci de gestion efficace des ressources (matériel roulant et personnel de conduite), l'organisation comprenait toujours une planification par trajets qui sont préalablement déterminés (lignes), pour pouvoir regrouper plusieurs bénéficiaires. De manière générale, les bénéficiaires à transporter vers les différents centres et structures ne sont pas mélangés dans un véhicule. Cette organisation est assurée par l'ATP conformément à la loi du 5 février 2021 sur les transports publics.

Jusqu'à la fin de l'année scolaire 2021/22, la planification concrète des lignes était effectuée par les exploitants. Fin 2022, un logiciel de planification est mis en place par l'État, afin de permettre à l'administration compétente de mieux gérer les activités. Les centres et structures desservies, ainsi que les prestataires de transport, sont connectés à ce logiciel. Le développement de toutes les fonctionnalités n'a pas encore été achevé pour la rentrée mais leur finalisation va permettre un meilleur suivi de l'exploitation dans le futur.

### **Les contrats d'exploitation actuels**

Après des décennies de contrats résultant d'attributions directes, et suite à l'annulation d'une procédure ouverte menée en 2014 alors qu'il s'avérait que la soumission n'avait donné aucun résultat satisfaisant<sup>2</sup>, les contrats actuels avaient été conclus par marché négocié avec effet en 2015. Deux exploitants exécutent actuellement ce service de transport, dont une société coopérative qui regroupe 16 entreprises de transports privées en sous-traitance. L'échéance des contrats est fin 2023.

En 2021 les dépenses étaient de l'ordre de 39.826.507,92 €, supportés par l'article budgétaire 20.7.34.091.

La méthodologie actuelle des contrats d'exploitation prévoit

- un forfait de prise en charge par course d'autobus,
- auquel s'ajoutent un prix au kilomètre parcouru, déterminé suivant la catégorie de bus à utiliser par l'exploitant (4 différentes catégories classées suivant les dimensions et du nombre de places du véhicule).

Cette méthodologie ne permet pas de distinguer entre frais ayant trait aux salaires, aux frais fixes ou encore aux frais consommables. Pour le nouveau marché, il est probable que le mode de rémunération tel qu'il est connu aujourd'hui va être adapté afin de mieux distinguer entre les dépenses liées à l'exploitation opérationnelle et celles variant en fonction de l'évolution économique.

Au vu de l'envergure du marché, le présent projet a pour objet de satisfaire aux exigences de l'article 99 de la Constitution qui exige une loi spéciale pour tout engagement financier dépassant le seuil tel que déterminé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État. Il est destiné à autoriser le ministre à conclure les contrats visés et à en supporter le coût de l'exploitation.

Un nouveau marché à conclure suivant la législation sur les marchés publics est en cours de préparation. Le début visé pour l'exploitation est début 2024 et la durée prévue pour ce marché est de 4 années.

### **Volumes actuels**

Le nombre de centres et structures desservis n'est pas constant ; en septembre 2022, il était de 189, dont 40 lycées et écoles fondamentales, et 33 établissements situés à l'étranger (Belgique : Arlon, St. Vith, Bastogne, Virton ; Allemagne : Saarburg, Welschbillig). Le nombre peut augmenter en fonction d'agréments nouvellement établis en faveur de structures spécialisées, conformément à la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique, dite (loi ASFT), et délivrés par un des ministres en charge de la famille, du travail ou de la santé, respectivement ; ou encore par l'inclusion scolaire ou l'orientation d'enfants

<sup>2</sup> en vertu de l'article 91 1) et 2) du règlement grand-ducal modifié du 3 août 2009 portant exécution de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

vers des établissements spécialisés à l'étranger. Ainsi, en octobre 2022, se sont ajoutés 7 autres lycées et écoles fondamentales et 2 sites à l'étranger (Heidelberg et Alten-Buseck), portant le nombre de centres desservis à 198.

Il est à noter que les transports vers l'étranger ne sont pris en charge que lorsqu'une commission d'inclusion en décide en raison des besoins spécifiques de l'enfant. Le transport d'enfants pour lesquels les parents préfèrent la fréquentation d'une structure non luxembourgeoise pour des raisons personnelles, n'est pas pris en charge par l'ATP.

En été 2022, la base de données des bénéficiaires de ces transports spécifiques réguliers spécialisés avait été mise à jour. Ainsi à la rentrée scolaire de septembre 2022, elle comptait au total 4.235 personnes ; ce nombre correspond aux comptes créés dans la base de données, mais pas nécessairement au nombre de personnes recourant chaque jour au transport, puisqu'il varie chaque jour ou de semaine en semaine. Le nombre de bénéficiaires actifs, c.à.d. ayant au moins eu un trajet effectué, est actuellement de 2.863.

À titre d'illustration, au cours de la semaine du 19 au 25 septembre (une semaine d'école), 2.110 personnes distinctes ont effectué un ou plusieurs trajets, tandis qu'au cours de la semaine du 5 au 11 septembre 2022 (une semaine de vacances scolaires), 1.107 personnes distinctes ont effectué un ou plusieurs trajets. En termes de trajets conclus, cela représente 14.782 unités (19-25.9.) contre 7.681 unités (5-11.9.).

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1<sup>er</sup>*

L'Administration des transports publics est en cours de préparation d'une procédure suivant la législation sur les marchés publics conformément au Livre II de la loi sur les marchés publics.

Le marché, et les contrats y résultant, contient une charge grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice et qui dépasse le seuil de 40 millions d'euros ce qui requiert par conséquent une loi spéciale de financement.

Le plafond résulte des analyses effectuées par les services de l'Administration des transports publics et telles que présentées dans la fiche financière.

Malgré qu'il est prévu de conclure un marché pour 4 ans à partir du 1.1.2024, il a été jugé opportun de garder une marge de manœuvre, non pas sur la durée des contrats d'exploitation, mais sur la durée globale pour laquelle l'enveloppe budgétaire est sollicité ; cette marge peut être utile par exemple en cas du report de la signature des contrats lié à des recours judiciaires.

### *Ad article 2*

L'article précise que les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1<sup>er</sup> sont imputées au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics, à la section des transports publics routiers.

### *Ad article 3*

L'article prévoit l'entrée en vigueur de la loi au jour de sa publication.

\*

## FICHE FINANCIERE

Il est difficile de déterminer avec exactitude le coût de l'exploitation pour la durée des nouveaux contrats à conclure, pour plusieurs raisons.

L'Administration des Transports publics (ATP) est tributaire des demandes de transport qui lui parviennent de la part des établissements en faveur des personnes y encadrées. Il n'y a qu'une minorité de personnes comme les personnes ayant le statut de salarié handicapé et embauchés sur le marché ordinaire du travail, ou encore des étudiants universitaires, qui en font la demande directe auprès de l'ATP.

Les projections sont effectuées sous réserve puisque l'ATP n'a pas, ou seulement très peu, d'influence sur le volume des prestations à assurer ; ne peuvent être déterminés avec précision ni le nombre de personnes à transporter, ni les origines et destinations des transports car dans la majorité des cas les bénéficiaires n'ont pas le choix de l'établissement à fréquenter. Les prévisions ne peuvent pas se baser sur un coût kilométrique par personne transportée, parce qu'il peut facilement se multiplier en raison des circonstances géographiques ou encore en fonction de l'horaire du transport nécessité. Ainsi, par exemple, si 4 enfants doivent rejoindre un même centre de compétences, il se peut qu'ils peuvent être transportés ensemble sur une même ligne de bus lorsque leurs domiciles respectifs sont relativement rapprochés et/ou se trouvent sur un itinéraire plus ou moins favorable pour rejoindre ensemble leur établissement, sans de trop grands détours ; par contre, lorsque ces 4 personnes habitent dans tous les azimuts, il faudra mettre en service 4 bus différents, multipliant le coût kilométrique par personne par 4.

Afin d'estimer l'envergure de l'enveloppe budgétaire pour les prochains contrats d'exploitation, l'ATP s'est basée essentiellement sur les coûts d'exploitation du premier semestre 2022 et l'évolution par rapport à l'année précédente. Au moment des calculs, les factures et rapports sont en effet disponibles jusqu'au mois de juin 2022 inclus, les autres mois n'étant pas encore clôturés. Le coût se présente comme ceci :

Tableau 1 : Dépenses liées au contrat actuel au 1<sup>er</sup> semestre 2022 :

Période (dépenses) :	2021	2022	Variation en %
Janvier	3.386.707,08	4.264.798,52	26,9%
Février	2.957.124,13	3.562.874,10	20,5%
Mars	4.174.647,49	4.831.927,04	15,7%
Avril	2.998.924,43	3.192.349,03	6,4%
Mai	3.244.774,96	4.017.290,83	23,8%
Juin	4.055.714,29	4.459.962,76	10,0%
<b>Total</b>	<b>20.817.892,38</b>	<b>24.362.100,34</b>	<b>17,02%</b>

Les variations entre 2021 et 2022 pour une période similaire, c.à-d. le 1<sup>er</sup> semestre de l'exercice, a été de +9,63% en ce qui concerne le nombre de kilomètres, et de +17% en ce qui concerne le coût.

En considérant un taux de variation moyen constant de 17%, une estimation a ensuite été effectuée pour évaluer le coût pour le 2<sup>e</sup> semestre de l'exercice 2022 voire le coût global pour l'exercice 2022 :

Tableau 2 : Projection des dépenses au 2<sup>e</sup> semestre 2022 :

Période (dépenses) :	2021	2022 (Estimation)	Variation en % (supposée)
Juillet	2.899.877,95	3.392.857,20	17%
Août	1.638.411,65	1.916.941,63	17%
Septembre	3.249.788,37	3.802.252,39	17%
Octobre	4.373.347,13	5.116.816,14	17%
Novembre	3.903.689,70	4.567.316,95	17%
Décembre	2.943.492,82	3.443.886,60	17%
<b>Total</b>	<b>19.008.607,62</b>	<b>22.240.070,92</b>	

Tableau 3 : Evolution des kilomètres des dernières années :

Période (km) :	2020	2021	$\Delta$ en %	2022	$\Delta$ en %
km 01-06		4.028.638		4.416.558	
km 07-12		3.620.702		3.968.289*	
total kilomètres	6.104.144	7.649.340	+25,31%	8.384.847*	+9,63%
coût 01-06		20.817.892,38		24.362.100,34	+17,02%
coût 07-12				22.981.552,09*	
coût €	36.323.252,34	39.826.501,95		47.343.652,43*	

(\* les chiffres en italique constituent une estimation)

Selon cette estimation, le coût pour l'exercice 2022 s'élèverait donc à 24.362.100,34 (1<sup>er</sup> semestre) + 22.981.552,09 (2<sup>e</sup> semestre =) environ 47.344.000 €. Ils dépassent les montants tels qu'ils avaient été retenus pour le projet de budget de 2023 pour la raison que des chiffres plus récents ont été disponibles et ont servi à actualiser les projections.

À l'instar de ce qui est indiqué dans l'exposé des motifs, il est visé une durée du marché de 4 années. Il a été tenu compte de l'hypothèse d'une progression constante de +2,5% en volume kilométrique par année à partir de 2023, ainsi que de l'évolution de l'indice des prix à la consommation telles qu'estimées par le STATEC en septembre 2022, afin d'évaluer l'envergure financière du marché.

Tableau 4 : Kilomètres parcourus et projection des kilomètres des prochaines années :

Année	km	$\Delta$ en %	Remarques
2019	7.462.621		
2020	6.104.144	-18,20%	effet covid
2021	7.649.340	25,31%	
2022	8.384.847	9,62%	estimation
2023	8.594.468	2,50%	Hypothèse croissance de 2,5 par an
2024	8.809.330	2,50%	Hypothèse croissance de 2,5 par an
2025	9 029 563	2,50%	Hypothèse croissance de 2,5 par an
2026	9 255 302	2,50%	Hypothèse croissance de 2,5 par an
2027	9 486 685	2,50%	Hypothèse croissance de 2,5 par an

Tableau 5 : Projection des dépenses :

	Programme pluriannuel voté (2022-2025)	Projet de budget 2023	Programme pluriannuel ajusté (non indexé mais avec progression de 2,5% par année)	Evolution de l'indice des prix à la consommation (1)	Programme pluriannuel ajusté (indexé)
2023 (non inclus dans le marché)	37.000.000	43.372.000	49.772.903	2,80%	51.166.544
2024	37.500.000	45.506.000	51.017.226	2,50%	53.721.139
2025	37.500.000	47.290.000	52.292.656	1,50%	55.848.557
2026		49.238.000	53.599.973	1,70%	58.155.970
2027			54.939.972	1,50%	60.433.969
<b>Valeur estimée du marché TTC (2024-2027):</b>			<b>211.849.826</b> <b>Arrondi à</b> <b>211.850.000</b>		

(1): Source STATEC, prévisions de l'inflation 09/2022 pour 2023-2026. 2027 : estimation ATP.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Administration des transports publics Annick Trmata</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>2465-2411</b>
<b>Courriel :</b>	<b>annick.trmata@atp.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Loi spéciale en vue du financement des services de transports visés</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	
<b>Date :</b>	<b>15/11/2022</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non

Si oui, laquelle/lesquelles :

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :

Oui  Non

– Citoyens :

Oui  Non

– Administrations :

Oui  Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>3</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>4</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non   
Si oui, quel est le coût administratif<sup>5</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?  
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>6</sup> ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :  
– une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.   
– des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.   
– le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
Sinon, pourquoi ?

<sup>3</sup> N.a. : non applicable.

<sup>4</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>5</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

<sup>6</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
- b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

### Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière :
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - Si oui, expliquez pourquoi :
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>7</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>8</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>7</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>8</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)





