



CHAMBRE DES SALARIÉS
LUXEMBOURG



AVIS

Avis III/32/2023

14 juin 2023

Transports sanitaires terrestres non urgents

relatif au

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

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

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

Contexte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I. Dispositions générales et définitions

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

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

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

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

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

II. L'agrément

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

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

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

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

20. Cet agrément est strictement personnel et incessible.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. Equipage d'un véhicule sanitaire et formation

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

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

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

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

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

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

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

1° une formation théorique dans les domaines suivants :

a) connaissances de base pertinentes en anatomie et physiologie ;

b) déontologie et éthique ;

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

a) levage, port, immobilisation et transport du patient ;

b) premier secours ;

c) analyse du risque (pouvoir juger de la nécessité d'une assistance selon l'état du patient) ;

d) hygiène et prévention des infections ;

e) administration d'oxygène médical ;

f) vider une poche à urine, remplacer une poche de stomie ;

g) aptitudes à la communication ;

h) connaissances pertinentes en matière de santé électronique »

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

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

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

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

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

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

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

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

V. Hygiène, tenue professionnelle et désinfection du véhicule sanitaire

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

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

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

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

VI. Dispositions financières

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII. Disposition additionnelle

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

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

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

VIII. Dispositions transitoires et finales

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

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

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

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

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

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

Luxembourg, le 14 juin 2023

Pour la Chambre des salariés,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hoffmann', with a long horizontal stroke extending to the left.

Sylvain HOFFMANN
Directeur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Back', with a large circular loop at the bottom.

Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.