

N° 6588<sup>11</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

**PROJET DE LOI**

portant

**a) organisation des services de taxis et****b) modification du Code de la consommation**

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Deuxième avis complémentaire de la Chambre des Métiers (5.6.2015).....	2
2) Deuxième avis complémentaire de la Chambre de Commerce (4.6.2015).....	9
3) Avis complémentaire de la Chambre de Commerce sur le projet de règlement grand-ducal 1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis, 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, 4) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi; et 5) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport (4.6.2015).....	12
4) Avis de la Chambre des Métiers sur le projet de règlement grand-ducal 1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis, 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, 4) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi; et 5) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport (5.6.2015).....	14
5) Avis de la Chambre des Salariés sur le projet de règlement grand-ducal 1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis, 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant	

réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, 4) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi; et 5) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport (10.6.2015)..... 20

\*

**DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE  
DE LA CHAMBRE DES METIERS  
(5.6.2015)**

*Le projet de loi sous avis tel qu'amendé propose une libéralisation du contingentement pour l'attribution des licences d'exploitation pour les taxis zéro émissions, tout en maintenant un contingentement pour les taxis ordinaires, avec un passage obligé sur une liste d'attente centralisée.*

*La Chambre des Métiers est d'avis que cette dualité porte le risque d'un développement incontrôlé du marché des taxis zéro émissions au profit de quelques investisseurs. En ce sens, elle s'oppose à une libéralisation du secteur des taxis zéro émissions et insiste sur la nécessité, au cas où une telle libéralisation devait malgré tout être prévue, qu'une période transitoire de contingentement soit mise en place.*

*La Chambre des Métiers critique par ailleurs les contraintes trop fortes sur les exploitants de taxis ordinaires qui seront générées par bon nombre de dispositions du projet de loi sous avis, et, en particulier, le délai extrêmement court de quatre mois pour se mettre en conformité avec les normes environnementales très contraignantes qui sont exigées. Elle insiste sur la nécessité de porter ce délai à une année.*

*Une phase transitoire pour permettre aux exploitants de taxis actuels de s'organiser dans de bonnes conditions devrait également être prévue, notamment quant au respect de la norme EURO 5, et les contraintes en terme d'émissions de CO<sub>2</sub> ne devraient pas être exigées comme condition d'exercice de cette activité mais seulement prises en compte sur le montant de la taxe annuelle.*

*La Chambre des Métiers réitère par ailleurs ses précédentes critiques relativement à la compétence donnée à la Société Nationale de Circulation Automobile (ou „SNCA“) en matière de scellement des taximètres alors que la mission de la SNCA devrait être limitée à une mission de vérification.*

*La Chambre des Métiers se réfère en outre également à ses précédentes critiques en ce qui concerne l'absence de réforme concomitante de la réglementation des véhicules de location avec chauffeurs, et du risque conséquent de concurrence déloyale avec les taxis.*

\*

Par sa lettre du 6 mars 2015, la Commission du Développement durable a bien voulu nous faire parvenir pour information une série d'amendements au sujet du projet de loi repris sous rubrique, amendements à propos desquels la Chambre des Métiers a décidé de prendre position dans le cadre du présent avis complémentaire.

\*

## 1. CONSIDERATIONS GENERALES

La Chambre des Métiers prend bonne note des améliorations et des précisions qui ont été apportées par rapport à la précédente mouture, et qui concernent notamment les points suivants:

- la suppression des exigences en matière d'honorabilité professionnelle au niveau de l'autorisation comme exploitant de taxi, car ces exigences faisaient double emploi avec l'autorisation d'établissement;
- la possibilité pour l'Etat de suppléer à une commune concernant la mise à disposition d'emplacements de taxis sur son territoire;
- la précision que la séance d'information obligatoire pour obtenir la carte de conducteur de taxi sera clôturée par un contrôle écrit mais non éliminatoire et l'intégration dans le projet de loi sous avis des droits et des devoirs du conducteur de taxi;
- la désignation, comme autorité compétente en vue des réclamations, du service en charge des taxis au Ministère du Développement durable et des Infrastructures;
- les dispositions relatives à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel;
- la distinction entre les „mesures administratives“, concernant par exemple le retrait ou le non-renouvellement de la licence d'exploitation ou de la carte de conducteur de taxi, ou encore la radiation de la liste d'attente, avec les „sanctions administratives“ de suspension, respectivement le retrait définitif, de la licence d'exploitation ou de la carte de conducteur;
- le principe de modulation des taxes en fonction du matériel, du temps requis et de la complexité de l'opération qui est visée.

La Chambre des Métiers critique cependant le projet de loi sous avis tel qu'amendé en ce qu'il propose une libéralisation immédiate du contingentement pour les taxis zéro émissions, alors que le secteur des véhicules zéro émissions nécessite le déploiement d'un réseau de recharge, non seulement plus dense, mais aussi qui soit alimenté par des sources d'énergies renouvelables. La libéralisation immédiate du contingentement des licences d'exploitation des taxis zéro émissions pose le risque d'un développement trop rapide de ce secteur de niche, au bénéfice de quelques investisseurs qui ne vont pas manquer d'occuper ce nouveau marché.

Le développement de ce secteur se fera ainsi au détriment des petits exploitants individuels qui ne pourront pas lutter à armes égales. Une phase transitoire serait dans ce contexte plus que nécessaire.

La Chambre des Métiers critique aussi le délai de mise en conformité de quatre mois tel que prévu par le projet de loi sous avis, en ce que ce délai ne permettra pas aux exploitants de taxis actuels de mettre en conformité leurs véhicules avec les nouvelles normes environnementales exigées.

La Chambre des Métiers propose de détailler ci-après sa lecture critique du projet de loi sous avis tel qu'amendé.

\*

## 2. CONSIDERATIONS PARTICULIERES

### 2.1. Concernant la libéralisation des licences pour les taxis zéro émissions

Le projet de loi sous avis définit le „taxi zéro émissions“ comme „un taxi émettant zéro émissions de CO<sub>2</sub> et de NO<sub>x</sub>“.

Suivant la Commission du Développement durable, un véhicule zéro émissions désignera, en pratique, un véhicule électrique ou un véhicule fonctionnant à base d'une pile à combustion d'hydrogène.

Le projet de loi sous avis, en ce qu'il propose une libéralisation immédiate du contingentement pour l'octroi des licences de taxi zéro émissions, est critiquable pour les motifs ci-après développés.

Le secteur des véhicules zéro émissions, bien que très médiatique, reste très marginal en raison des coûts d'achat élevés notamment, mais aussi du manque d'infrastructures disponibles pour assurer un développement correct de ce nouveau type de véhicules, même si un projet de règlement grand-ducal est envisagé en ce sens.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Projet de règlement grand-ducal relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique.

Une libéralisation immédiate du marché des taxis zéro émissions soulève de plus le risque que ce marché de niche soit occupé par quelques gros investisseurs qui peuvent prendre le risque d'investir, alors qu'actuellement le coût pour un exploitant individuel serait trop élevé pour que l'activité de taxi zéro émissions soit rentable.

La Chambre des Métiers souligne que le caractère „progressif“ de la libéralisation du marché des taxis zéro émissions est mentionné par les commentaires des auteurs du projet de loi sous avis<sup>2</sup>, et elle regrette, pour les raisons sus-mentionnées, que cette intention n'ait pas été suivie d'effet dans le projet de loi sous avis.

## 2.2. Concernant la procédure d'attribution d'une licence d'exploitation de taxi

### • *La „licence d'exploitation de taxi“ devrait être confondue avec la notion de „plaque-zone taxi“*

Suivant le projet de loi sous avis tel qu'amendé, le demandeur d'une licence d'exploitation, valable pour un seul véhicule, qu'il soit taxi ordinaire ou taxi zéro émissions, sera tenu de justifier d'une autorisation d'établissement ou d'une décision de principe d'établissement, et de satisfaire à des conditions en matière de capacité professionnelle.

Si la demande de licence émane d'une société, il est précisé que les exigences seront appréciées sur le „dirigeant“ au sens du droit d'établissement.

Bien que l'article 5 paragraphe (1) du projet de loi sous avis renvoie à un règlement grand-ducal le soin de préciser les pièces justificatives qui seront nécessaires pour une demande d'une licence d'exploitation, le paragraphe (5) de cet article mentionnent les informations devant obligatoirement figurer sur la licence.

Parmi ces mentions, la Chambre des Métiers relève la mention sur la licence du „numéro d'immatriculation et le numéro de châssis du taxi“.

Cette exigence présuppose donc que la licence d'exploitation d'un véhicule de taxi ne peut être accordée que si l'intéressé a immatriculé au préalable un véhicule comme taxi.

Or, l'article 14 paragraphe (4) du projet de loi sous avis mentionne qu'un „taxi (...) dont le propriétaire ou le détenteur ne peut pas se prévaloir d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité ne peut pas être immatriculé comme taxi“ et que, „lors de l'immatriculation, le numéro de la licence d'exploitation de taxi est inscrit sur le certificat d'immatriculation du taxi.“

Suivant une lecture stricte de la loi, l'octroi d'une licence dépend de l'immatriculation d'un taxi, et l'immatriculation d'un taxi de l'octroi d'une licence, chacune des deux conditions ne pouvant donc être réalisée, puisqu'elles sont interdépendantes.

La Chambre des Métiers fait valoir par ailleurs que les professionnels du secteur parlent unanimement de la „plaque de taxi“ pour se référer à l'autorisation d'exploitation: la licence d'exploitation se confond en pratique en effet avec la „plaque-zone-taxi“ visée à l'article 14 paragraphe (1) du projet de loi sous avis.

Il résulte de ces considérations que la procédure de licence d'exploitation devrait être aménagée afin:

- que l'immatriculation d'un taxi soit dépendante d'une simple décision de principe d'octroi d'une licence, et
- que l'octroi de la licence d'exploitation soit matérialisé par la „plaque-zone-taxi“ qui permettra de prouver la possession d'une licence d'exploitation.

### • *La procédure d'attribution d'une licence pour les taxis zéro émissions*

Suivant le projet de loi sous avis tel qu'amendé, une licence d'exploitation pour un taxi zéro émissions peut être demandée à tout moment et sans besoin d'être inscrit sur la liste d'attente, puisque le nombre maximal de licences ne s'applique pas à ce type de taxis.

<sup>2</sup> Lettre d'amendement, p. 2 „L'introduction de cette notion (de taxi zéro émissions) permettra également une libéralisation progressive du contingentement des taxis basés sur des critères de qualité écologique.“

La procédure est rapide, puisqu'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions peut être obtenue dans le mois et demi suivant la demande: suivant l'article 5 paragraphe (3) du projet de loi sous avis, le ministre ayant les transports dans ses attributions est en effet tenu d'accuser réception du dossier dans les 15 jours, et, si le dossier est complet, la licence est attribuée au plus tard un mois à compter de la réception de la demande.

La Chambre des Métiers renvoie à son appréciation critique de ce système en ce que les infrastructures ne permettent pas un fonctionnement satisfaisant de tels véhicules, et qu'il favorise la constitution de situations monopolistiques sur ce marché.

La Chambre des Métiers s'oppose à une libéralisation du secteur des taxis zéro émissions. Néanmoins, si une telle libéralisation devait malgré tout être prévue, elle insiste sur la nécessité qu'elle soit progressive, avec une période transitoire de contingentement permettant aux pouvoirs publics de prendre le soin d'adapter les équipements nécessaires pour ce type de véhicules.

#### • *La procédure d'attribution d'une licence pour les taxis ordinaires*

Pour les taxis ordinaires, l'attribution d'une licence d'exploitation nécessite, en dehors des cas de transcription des autorisations actuelles, le passage sur une liste d'attente.

Le projet de loi sous avis précise le fonctionnement de cette liste d'attente, et mentionne le fait que l'inscription sur la liste d'attente est ouverte à tout intéressé sans qu'il soit nécessaire de disposer, à ce stade, d'une autorisation d'établissement, ou d'une preuve de capacité professionnelle.

En revanche, l'inscription sur la liste d'attente est limitée à une seule personne physique ou morale. En effet le paragraphe 4 de l'article 7 du projet de loi sous avis prévoit que „*N'est pas inscrit sur la liste d'attente: – l'intéressé qui figure déjà sur la liste d'attente sous quelque forme que ce soit (...).*“

L'attribution d'une licence d'exploitation pour les taxis ordinaires dépend ensuite de la publication d'un avis de vacance pour telle ou telle zone, et les intéressés inscrits sur la liste d'attente pourront alors présenter une demande.

Le paragraphe (2) d'article 5 du projet de loi sous avis prévoit un délai minimum de 4 semaines pour présenter une demande, et le ministre sera tenu d'attribuer la licence en fonction du rang d'inscription sur la liste d'attente.

Si la Chambre des Métiers peut se satisfaire d'un tel système pour les taxis ordinaires, elle est d'avis que ce système impose en contrepartie un système similaire pour les taxis zéro émissions, au moins pendant une période transitoire, afin d'éviter un développement incontrôlé de ces taxis aux mains de quelques investisseurs.

### **2.3. Le régime juridique de la licence d'exploitation**

Le régime juridique de la licence d'exploitation, tel qu'organisé par le projet de loi sous avis, appelle les observations suivantes de la Chambre des Métiers, qui rappelle, comme développé ci-avant, que la licence d'exploitation devrait être matérialisée par la plaque-zone-taxi car ces deux notions se confondent en pratique.

#### • *La validité d'une licence pour „un seul taxi du même type“*

Le projet de loi sous avis prévoit que la licence d'exploitation est valable pour un seul taxi et que le type de taxi et le numéro de châssis de la voiture doivent être mentionnés sur la licence.

La rédaction de l'article 6 paragraphe (2) du projet de loi sous avis, suivant laquelle „*La licence d'exploitation n'est valable que pour un seul taxi du même type*“ devrait être modifiée par la rédaction suivante, plus explicite: „*La licence d'exploitation n'est valable que pour un seul taxi, et un seul type de taxi.*“

#### • *L'extension temporaire de la licence d'exploitation sur un taxi de remplacement*

L'article 6 paragraphe (2) du projet de loi sous avis permet une extension temporaire de la validité d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité à un taxi de remplacement, pour une durée de 72 heures, cette durée pouvant être prolongée.

Etant donné que seule l'utilisation d'un véhicule de taxi n'est autorisée dans le cadre d'un service de taxi (article 14 paragraphe (1)), l'extension de la licence à un véhicule de remplacement impose, à chaque immobilisation temporaire du taxi, de procéder à l'immatriculation d'un taxi de remplacement.

Afin de prendre en compte la pratique des exploitants individuels d'avoir comme véhicule privé un second taxi permettant de faire face au risque inhérent de l'indisponibilité temporaire du véhicule, la Chambre des Métiers propose que l'immatriculation d'un taxi comme „véhicule de remplacement“ soit prévue à titre préventif avant toute panne ou accident.

• ***La durée limitée de cinq ans de la licence d'exploitation***

Suivant l'article 6 paragraphe (4) „*La licence d'exploitation de taxi a une durée limitée de cinq ans et est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.*“

Suivant la Chambre des Métiers, la licence d'exploitation ne devrait pas être d'une durée déterminée mais d'une durée indéterminée puisque la validité de la licence dépend de conditions qui sont contrôlées en amont, qu'il s'agisse de l'autorisation d'établissement, ou de la conformité du véhicule.

Ainsi, par exemple, en cas de départ du dirigeant, le projet de loi sous avis prévoit, à l'instar de l'autorisation d'établissement, que la licence d'exploitation perd sa validité, et qu'une licence d'exploitation provisoire pour une durée de 6 mois, renouvelable une fois, peut être accordée.

• ***Une licence incessible, ou une licence qui peut être cédée à titre gratuit?***

Bien que l'article 6 paragraphe (1) du projet de loi sous avis mentionne que „*la licence d'exploitation de taxi est strictement personnelle et incessible*“, le paragraphe (6) du même article donne au ministre le pouvoir d'attribuer „*au repreneur d'une activité d'exploitant de taxi la ou les licences d'exploitation de taxi en cause*“ sous certaines conditions.

Parmi ces conditions, le projet de loi sous avis prévoit que le repreneur doit remplir les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation et que „*la convention de reprise parviennent au ministre et ne donne pas de valeur pécuniaire intrinsèque à la ou les licences d'exploitation de taxi.*“

Si la Chambre des Métiers est en faveur de cette possibilité de transmettre une activité d'exploitation d'un service de taxi sans spéculation sur la valeur pécuniaire d'une licence, elle considère que la cession d'activité opère pourtant une cession des licences y attachées, même si cette cession doit être à titre gratuit et sous conditions.

L'article 6 paragraphe (1) du projet de loi sous avis précité qui mentionne que „*la licence d'exploitation de taxi est strictement personnelle et incessible*“ devrait être modifié en conséquence.

**2.4. Concernant les obligations imposées aux véhicules de taxi**

• ***La problématique des véhicules de location avec chauffeur***

La Chambre des Métiers considère que la réglementation des voitures de location, telle que prévue aux articles 56bis et suivant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après „Code de la route“) devrait être modifiée, car l'absence de réelles contraintes à l'égard des voitures de location avec chauffeur favorise en soi l'exploitation de „taxis illégaux.“

La Chambre des Métiers demande en particulier que l'exploitation d'un service de voiture de location avec chauffeur soit réservée à des „véhicules de luxe“, et elle renvoie sur ce point à son avis précédent.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Cf. Avis de la Chambre des Métiers du 10 décembre 2013, document parlementaire n° 6588<sup>1</sup>, p. 3

**• L'application obligatoire et immédiate de la norme EURO 5?**

Les normes EURO ont pour objet de fixer des limites de rejets polluants afin de réduire la pollution atmosphérique.

L'application de la norme EURO 5, imposée par l'article 14 paragraphe (6) du projet de loi sous avis, exigerait que la profession utilise des véhicules de moins de 5 années, si ce projet de loi devait s'appliquer au 1er janvier 2016, puisque la norme EURO 5 s'applique aux véhicules immatriculés à compter du 1er janvier 2011.

Or, la pratique actuelle en matière de taxis est de changer de véhicule tous les 7 à 8 ans.

Afin de permettre à nombre d'exploitants de se conformer avec cette exigence environnementale, la Chambre des Métiers suggère qu'un délai de mise en conformité soit expressément organisé.

En effet, le délai de quatre mois prévu par l'article 26 paragraphe (2) du projet de loi sous avis pour procéder à l'échange d'une autorisation de taxi actuelle contre une licence d'exploitation, et donc, a priori, de justifier d'une conformité avec ces nouvelles dispositions contraignantes, ne permettra pas aux exploitants actuels de procéder aux changements de leurs véhicules dans de bonnes conditions.

**• L'obligation en matière d'émission de CO<sub>2</sub>?**

L'article 14 paragraphe (6) du projet de loi sous avis prévoit, en plus du respect de la norme EURO 5, l'obligation de ne pas dépasser les 150 g/km en matière d'émissions de dioxyde de carbone (ou „CO<sub>2</sub>“) comme condition d'octroi d'une licence d'exploitation.

Aux yeux de la Chambre des Métiers, cette exigence, si elle est justifiée en termes de variation du montant de la taxe annuelle, ne l'est pas comme condition d'exercice effectif de l'activité de taxi.

L'exigence d'une émission maximale de 150 g de CO<sub>2</sub> au km comme condition d'octroi d'une licence d'exploitation est contraignante puisqu'une telle limite correspond approximativement à une consommation moyenne de 6,4 litres aux 100 kms pour un véhicule à essence, et 5,5 litres aux 100 kms pour un véhicule diesel, ce qui est relativement faible.

La limitation des émissions de CO<sub>2</sub> étant avant principalement de lutter contre les changements climatiques, la Chambre des Métiers est d'avis que la variation de la taxe annuelle à payer par licence d'exploitation en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> permettrait d'inciter les exploitants à limiter leurs émissions et de répondre à cet objectif.

En revanche, l'exigence d'une émission maximale de 150 g de CO<sub>2</sub> comme condition nécessaire pour l'octroi d'une licence d'exploitation est disproportionnée et trop contraignante par rapport à l'objectif poursuivi.

**• Le scellement des taximètres ne devrait pas être de la compétence de la SNCA**

Suivant l'article 15, paragraphe (1) du projet de loi sous avis, le ministre ayant les transports dans ses attributions est l'autorité compétente en matière de vérification et scellement des taximètres, et peut charger la SNCA de ces travaux.

La Chambre des Métiers critique cette possibilité de transfert de compétence à la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après „SNCA“) car, d'une part, le taximètre, en tant qu'instrument de mesure, devrait être de la compétence du ministre ayant les finances dans ses attributions, et que, d'autre part, la SNCA n'a pas qualité pour procéder à des travaux sur les véhicules, mais à une mission de vérification et de contrôle.

**• La fixation du panneau lumineux**

Concernant le panneau lumineux devant être apposé sur le toit du taxi, sa fixation est traditionnellement effectuée par les exploitants de taxi et non par les pouvoirs publics.

L'article 15 du projet de loi sous avis, qui nomme le ministre ayant les transports dans ses attributions en tant qu'autorité compétente en matière de „fixation, sous son contrôle, des panneaux lumineux“ devrait être revu en ce sens, sachant qu'il échet de constater à cet égard que le projet de règlement

grand-ducal d'exécution précise que le panneau lumineux doit être apposé par l'exploitant du taxi (article 10 paragraphe (3)).

## **2.5. Concernant les dispositions transitoires**

### **• *La non-transcription des actuelles listes d'attentes communales***

Le projet de loi sous avis supprime toute possibilité de transcrire une inscription sur une liste d'attente communale sur la nouvelle liste d'attente en raison des trop grandes disparités de gestion des listes d'attentes communales en fonction des différentes communes.

Si l'on peut comprendre la préoccupation des auteurs du projet de loi sous avis d'éviter les risques de contestation que de telles transcriptions pourraient générer, une autre difficulté sera à gérer, à savoir le risque d'un afflux massif des demandes d'inscription sur la nouvelle liste d'attente lors de l'ouverture des inscriptions, étant considérée la règle du classement au sein de cette liste suivant l'ordre chronologique des inscriptions.

### **• *Le délai de 4 mois pour l'échange des actuelles autorisations d'exploitation***

Le projet de loi sous avis maintient le délai de quatre mois à compter de l'entrée en vigueur pour demander un échange des autorisations d'exploitation en licences d'exploitation, et dispense les intéressés ayant exercé légalement leur activité, de l'exigence prévue en matière de capacité professionnelle.

Afin de permettre aux intéressés de pouvoir valablement demander un tel échange, la Chambre des Métiers est d'avis que le délai de 4 mois est trop court, tant en ce qui concerne la gestion par les pouvoirs publics du nombre important de véhicules devant être équipés et contrôlés qu'en ce qui concerne la nécessité qui va se poser à un certain nombre d'exploitants de changer de véhicules afin de se conformer aux exigences élevées imposées en matière de normes environnementales. Elle demande en ce sens que le délai soit porté à une année.

### **• *Le délai de 4 mois pour la délivrance d'une carte de conducteur de taxi, avec dispense de participation à la séance d'information***

Un délai de quatre mois est prévu pour les personnes prouvant l'exercice de l'activité de conducteur de taxi pour au moins un an continu au moment de l'entrée en vigueur, pour demander une carte de conducteur de taxi sans devoir suivre la séance d'information.

Comme en matière d'échange des autorisations d'exploitation en licences d'exploitation, la Chambre des Métiers est d'avis que ce délai est trop court et ne permettra pas aux exploitants-employeurs de chauffeurs de taxi de procéder sereinement aux réorganisations en termes de ressources humaines pouvant résulter des exigences d'honorabilité professionnelle. Elle demande en ce sens que le délai soit porté à une année.

\*

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

Luxembourg, le 5 juin 2015

*Pour la Chambre des Métiers*

*Le Directeur Général,*  
Tom WIRION

*Le Président,*  
Roland KUHN

\*

## DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(4.6.2015)

Les amendements parlementaires au projet de loi n° 6588 portant organisation des services de taxis visent à introduire dans le projet de loi un certain nombre de précisions et à compléter le nouveau système d'organisation du secteur des taxis notamment suite aux remarques et aux oppositions formelles du Conseil d'Etat.

\*

### CONSIDERATIONS GENERALES

La Chambre de Commerce souhaite féliciter les auteurs pour les amendements qui tiennent compte de ses remarques ainsi que de celles du Conseil d'Etat.

C'est notamment le cas de la suppression des exigences supplémentaires d'honorabilité qui étaient imposées à l'exploitant de taxi ou de la simplification d'un certain nombre de démarches, ce qui va dans le sens d'une plus grande simplification administrative.

La Chambre de Commerce se doit aussi de rappeler que certains objectifs poursuivis par les auteurs du projet de loi initial ne sont toujours pas atteints. Ceci est notamment le cas de la stimulation de la liberté entrepreneuriale et de la liberté de la concurrence qui ont été désavouées au profit d'une division en zones qui aura *de facto* pour effet de fermer l'accès au marché pour les professionnels qui ne seront pas en possession du précieux sésame. Ceci a évidemment pour effet de créer une insécurité juridique et ne lève pas les entraves existantes à l'exercice du libre jeu de la concurrence.

Par ailleurs, et bien que la Chambre de Commerce soutienne la liberté tarifaire et par voie de conséquence l'abrogation explicite du règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi par le biais du projet de règlement grand-ducal avisé de manière séparée<sup>1</sup>, elle se doit de constater que les taxis luxembourgeois restent l'un des plus chers d'Europe, ce qui n'est pas favorable pour l'image du pays. Elle observe en outre que le secteur des taxis reste très réglementé, alors que dans certains pays d'autres modèles se développent et changent fondamentalement le modèle économique, ce qu'il convient de ne pas perdre de vue. La Chambre de Commerce rappelle, comme elle l'avait déjà fait dans son avis initial du 5 décembre 2013 relatif au projet de loi modifié par les amendements sous avis que „[...] *les services de taxis servent tant les résidents luxembourgeois, pour leurs déplacements privés ou professionnels, que les voyageurs de passage, lors de leurs déplacements touristiques et professionnels. Il s'agit donc d'un service d'intérêt collectif qui se doit de contribuer à maintenir la bonne image du Luxembourg aussi bien à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.*

*L'objectif affiché de la réforme est d'assurer autant que faire se peut une offre étendue et variée de prestations de services de taxi, tout en maintenant le niveau de qualité des prestations.*“

Compte tenu de ceci, la Chambre de Commerce exhorte les auteurs de mener à bien toutes les réflexions utiles pour améliorer autant que possible ces différents aspects.

D'une manière générale, la Chambre de Commerce regrette que certaines des remarques formulées dans son avis sur le projet de loi initial précité n'aient pas été prises en compte.

\*

---

<sup>1</sup> La Chambre de Commerce a avisé les projets de règlement grand-ducal 1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation du secteur des services de taxis, 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, 4) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi et 5) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport, respectivement en date du 25 avril 2014 (4227 PEM) et 4 juin 2015 (4141 ter PEM). Les avis sont consultables sur le site de la Chambre de Commerce [www.cc.lu](http://www.cc.lu) sous la rubrique Législation & Avis.

## COMMENTAIRE DES AMENDEMENTS

### *Concernant l'amendement 2*

La Chambre de Commerce félicite les auteurs du projet de loi sous avis d'avoir reformulé le paragraphe 2 de l'article 2 du projet de loi en tenant compte de sa remarque concernant la contradiction due au fait qu'il était prévu, d'une part, que la prise en charge devait se faire d'après le système de la tête de file et, d'autre part, que les clients avaient le choix de prendre tout taxi autre que le premier se trouvant dans la file.

Néanmoins, comme déjà indiqué dans ses avis précédents, même si elle salue le principe de la liberté de choix, la Chambre de Commerce se pose des questions quant à l'application pratique de celui-ci.

### *Concernant l'amendement 5*

La Chambre de Commerce salue la suppression des exigences supplémentaires d'honorabilité par rapport à celles posées par la législation sur le droit d'établissement. En effet, comme elle l'avait mentionné dans son avis du 5 décembre 2013, l'honorabilité est un critère qui est déjà vérifié par le Ministère de l'Economie en vertu des dispositions de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales. Les nouvelles exigences en matière d'honorabilité devaient donc être considérées comme superflues.

### *Concernant l'amendement 6*

La Chambre de Commerce se réjouit de voir que ses remarques concernant l'absence de précisions quant à la durée et aux modalités de mise en œuvre du cours de formation des exploitants de taxi ont été prises en compte par les auteurs du projet de loi.

### *Concernant l'amendement 7*

Même si elle salue l'introduction de la possibilité d'introduire sa demande d'exploitation de taxi par voie électronique, la Chambre de Commerce continue de s'interroger quant à la raison pour laquelle le législateur a ici introduit l'exigence d'une demande envoyée par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception.

En effet, non seulement cette exigence est contraire à la volonté de simplification administrative mise en place dans le but d'améliorer la compétitivité de l'économie luxembourgeoise mais elle n'est nulle part formulée dans la loi du 2 septembre 2011 précitée.

### *Concernant l'amendement 8*

Comme elle l'avait déjà mentionné précédemment, la Chambre de Commerce estime que la limitation géographique de la zone de prise en charge prévue au paragraphe 3 a pour effet d'entraver l'exercice du libre jeu de la concurrence et de limiter le choix des consommateurs dans les situations imprévues pour lesquelles aucune commande orale ou écrite n'a pu être effectuée préalablement.

Cette limitation géographique implique non seulement qu'un taxi ne pourra pas prendre un client sur un emplacement de taxi situé en dehors de la zone pour laquelle il a une licence d'exploitation, mais également que le taxi qui est hélé par un client à plus de 50 mètres d'un emplacement de taxi, mais en dehors de sa zone d'exploitation, ne pourra pas s'arrêter pour faire monter ce client.

Sachant que le service des taxis constitue souvent le premier contact des clients venant de l'étranger avec le Luxembourg et, par conséquent, contribue à l'image extérieure du pays, la Chambre de Commerce se demande comment justifier le fait que plusieurs taxis pourront passer devant un client sans s'arrêter alors qu'ils sont vides, simplement parce qu'ils ne sont pas dans leur zone d'exploitation.

### *Concernant l'amendement 9*

De manière générale, la Chambre de Commerce rappelle qu'elle considère que la limitation du nombre de licences octroyées pour une zone territoriale va avoir pour conséquence de fermer l'accès au marché à un certain nombre de professionnels et de créer une barrière à l'entrée.

La Chambre de Commerce considère qu'il serait judicieux d'ajouter au paragraphe 4 alinéa 2 la possibilité pour l'intéressé d'indiquer un ordre de priorité par zone géographique étant donné qu'il n'existe plus qu'une seule liste d'attente pour toutes les zones.

D'autre part, la Chambre de Commerce se doit de relever que la modification apportée au paragraphe 4, alinéa 6, dernière phrase est grammaticalement incorrecte.

La Chambre de Commerce suggère donc de remplacer cette phrase par la formulation suivante: „L'intéressé [...] maintient son rang de classement jusqu'à ce qu'il [...], soit radié de la liste d'attente ou en demande la suppression“.

#### *Concernant l'amendement 13*

La Chambre de Commerce considère que l'interdiction mentionnée au point a) du paragraphe (2) est trop large. Telle que rédigée, elle interdit en effet également au conducteur de taxi de charger à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi un client qui aurait fait une commande préalable.

Pour cette raison, la Chambre de Commerce suggère de modifier le point a) en ajoutant, à la fin de la phrase, „sauf en cas de commande préalable par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique“.

La Chambre de Commerce considère en outre que l'interdiction de fumer mentionnée au point f) du même article ne devrait pas être limitée au moment où le conducteur a pris en charge des clients mais qu'elle devrait, pour des raisons de santé publique et de confort du client, s'appliquer même en l'absence de client dans le taxi.

#### *Concernant l'amendement 20*

Si la Chambre de Commerce relève avec satisfaction que l'article 20 initial (nouvel article 19 suite à l'amendement 20) a été totalement refondu afin de répondre aux critiques formulées tant par le Conseil d'Etat dans son avis du 9 décembre 2014 que de la CNPD dans son avis du 6 février 2015, elle s'interroge encore sur quelques points détaillés ci-après.

Au troisième alinéa du paragraphe (1), l'amendement 20 a restreint l'accès direct au „registre des exploitants de taxi, des intéressés figurant sur la liste d'attente et des conducteurs de taxis“ aux seuls membres de la Police grand-ducale bénéficiant d'une habilitation mais n'a pas limité cet accès aux données effectivement nécessaires. Or, aux yeux de la Chambre de Commerce, cet accès à l'ensemble des données du registre susmentionné semble disproportionné.

Aux paragraphes (3), (4) et (10), l'amendement 20 renvoie à un règlement grand-ducal à adopter<sup>2</sup> pour la détermination (i) des données des différents fichiers auxquels le ministre compétent aura accès, (ii) des données qui pourront être directement recueillies auprès de l'exploitant ou du conducteur de taxi et (iii) des données qui pourront être communiquées à la SNCA. La Chambre de Commerce comprend que le traitement de données à caractère personnel est une matière réservée à la loi et est d'avis que la détermination des données concernées, respectivement de fichiers de données concernées, ne saurait être déléguée au pouvoir réglementaire, mais devrait au contraire être réglée par la loi.

Au paragraphe (8), l'amendement 20, qui énumère les informations à communiquer par écrit à toute personne dont les données sont traitées, devrait également inclure, selon la Chambre de Commerce, „l'identité du responsable du traitement“ afin de se conformer à l'article 26 de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

#### *Concernant les amendements 28 et 29*

Le nouvel article 26, paragraphe (2) prévoit que l'autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 peut être échangée, pour la même durée de validité *et la même zone*, contre une licence d'exploitation de taxi au sens de la nouvelle loi.

<sup>2</sup> Cf. Projet de règlement grand-ducal

- 1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis,
- 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,
- 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points,
- 4) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi; et
- 5) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport.

Comme elle l'a déjà indiqué dans son avis du 5 décembre 2013, étant donné qu'il est prévu de modifier et d'élargir les zones existantes par rapport à la situation actuelle, la Chambre de Commerce s'étonne du fait que rien ne semble prévu pour accompagner ce changement ni pour déterminer dans quelle mesure et selon quelles modalités l'échange de licence demeurera possible à cet égard (notamment en fonction du nombre maximal de licences prévu par zone ou des limites géographiques des nouvelles zones par rapport aux anciennes). Elle se pose en outre la question de savoir ce qu'il advient des licences qui ne seront pas échangées dans ce laps de temps.

La Chambre de Commerce est par conséquent d'avis que ces points mériteraient également d'être clarifiés.

\*

La Chambre de Commerce ne peut marquer son accord au projet de loi que sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

\*

### **AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE sur le projet de règlement grand-ducal**

- 1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis,**
- 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,**
- 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points,**
- 4) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi; et**
- 5) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport**

(4.6.2015)

Le projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objet la mise en exécution du projet de loi n° 6588 portant organisation des services de taxis (ci-après le „Projet de loi n° 6588“) ainsi que l'abrogation du règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi et du règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport.

\*

### **CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi n° 6588 prévoit qu'un certain nombre de dispositions pratiques doivent être déterminées par voie de règlement grand-ducal.

C'est notamment le cas de la formation pour les exploitants de taxi dont le projet de règlement grand-ducal sous avis détermine les matières enseignées, la durée de l'enseignement ainsi que les modalités d'organisation des cours et des examens.

Le règlement grand-ducal sous avis fixe également le nombre maximal de licences d'exploitation délivrées pour les six zones de validité géographiques créées par la loi.

Suite à la libéralisation des prix introduite dans le secteur, le règlement grand-ducal sous avis abroge non seulement le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima des courses en taxi, mais fixe aussi les modalités d'affichage des tarifs des services de taxi dans un esprit de transparence tarifaire par rapport au client.

A cet égard, la Chambre de Commerce salue à nouveau la volonté du législateur d'offrir au client la possibilité de choisir son taxi en fonction de ses critères et de l'offre afférente, basée notamment sur les tarifs qui sont désormais libres.

Néanmoins, même si elle se réjouit de voir que des dispositions ont été prises au sein du projet de règlement grand-ducal afin de permettre aux usagers de prendre connaissance des tarifs et des différents suppléments appliqués par les exploitants de taxis et ainsi de pouvoir choisir au mieux leur taxi, elle considère qu'il faut également tenir compte des problèmes pratiques que ceci posera, alors que les taxis seront le plus souvent garés pare-choc contre pare-choc.

Le projet de règlement grand-ducal précise également certains points relatifs aux normes environnementales que doivent respecter les taxis et aux équipements spéciaux dont ils doivent être équipés, à la protection des données ou encore aux attributions, et modalités de fonctionnement de la commission consultative des taxis.

Enfin, les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous avis fixent aussi le catalogue des contraventions et des contraventions graves passibles d'un avertissement taxé par les agents désignés à l'article 15 du Code de la Route.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Concernant les articles 1 et 2*

La Chambre de Commerce se réjouit de voir que ses remarques concernant l'absence de précisions quant à la durée et aux modalités de mise en œuvre du cours de formation des exploitants de taxi ont été prises en compte par les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous avis.

### *Concernant l'article 6*

La Chambre de Commerce rappelle que la limitation géographique de la zone de prise en charge a pour effet d'entraver l'exercice du libre jeu de la concurrence et de limiter le choix des consommateurs dans les situations imprévues pour lesquelles aucune commande orale ou écrite n'a pu être effectuée préalablement.

En outre, il est évident que la limitation du nombre de licences octroyées pour une zone territoriale va avoir pour conséquence de fermer l'accès au marché à un certain nombre de professionnels.

### *Concernant l'article 7*

L'article 7 du projet de règlement grand-ducal sous avis concerne les normes environnementales que devront respecter les taxis à partir du 1er janvier 2016, respectivement, à partir du 1er janvier 2020.

A cet égard, la Chambre de Commerce félicite les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous avis de laisser aux opérateurs le temps de s'adapter et d'amortir leurs taxis.

Concernant le paragraphe 2, la Chambre de Commerce s'étonne néanmoins de voir que les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous avis appliquent une réglementation pour les voitures de transports légers aux taxis avec plus de six places alors que ces taxis devraient être soumis aux normes citées au paragraphe 1, étant donné qu'il ne s'agit pas d'un transporteur de marchandises.

D'autre part, la Chambre de Commerce estime que ces normes sont disproportionnées puisqu'un taxi avec cinq places assises doit respecter la norme de 95g de CO<sub>2</sub>/km tandis qu'un taxi avec sept places assises est soumis à la norme de 147g de CO<sub>2</sub>/km. A cet égard, la Chambre de Commerce regrette que le commentaire des articles ne donne pas de plus amples informations quant à cette décision.

Finalement, la Chambre de Commerce se pose la question de savoir à quelles normes seront soumis les taxis comportant exactement six places assises alors que le paragraphe 1 s'applique aux taxis comportant moins<sup>1</sup> de six places assises et le paragraphe 2 aux taxis ayant plus<sup>2</sup> de six places assises.

### *Concernant l'article 8*

La Chambre de Commerce salue le fait que le tableau-taxi puisse être apposé par l'exploitant lui-même, ce qui va dans le sens de la volonté de simplification administrative mise en place dans le but d'améliorer la compétitivité de l'économie luxembourgeoise.

<sup>1</sup> Souligné par la Chambre de Commerce

<sup>2</sup> Souligné par la Chambre de Commerce

*Concernant l'article 18*

L'article 18 du projet de règlement grand-ducal sous avis a été pris sur base des paragraphes (3), (4) et (10) du nouvel article 19 tel qu'il résulte de l'amendement parlementaire n° 20 (article 20 initial du Projet de loi n° 6588) et détermine:

- les données des différents fichiers auxquels le ministre compétent aura accès,
- les données qui pourront être directement recueillies auprès de l'exploitant ou du conducteur de taxi, et
- les données qui pourront être communiquées par le ministre compétent à la SNCA.

La Chambre de Commerce renvoie à son avis complémentaire du [1er] juin 2015 sur les amendements parlementaires relatifs au Projet de loi n° 6588, spécialement à son commentaire sous l'amendement 20, concernant les paragraphes (3), (4) et (10) du nouvel article 19, dans lequel elle comprend que le traitement de données à caractère personnel est une matière réservée à la loi. La Chambre de Commerce est partant d'avis que la détermination des données concernées, respectivement de fichiers de données concernées, ne saurait être déléguée au pouvoir réglementaire et devrait, au contraire, être réglée par la loi.

\*

La Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis que sous la réserve expresse de la prise en compte de ses remarques, notamment concernant l'article 18.

\*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**  
sur le projet de règlement grand-ducal

- 1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis,**
- 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,**
- 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points,**
- 4) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi; et**
- 5) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport**

(5.6.2015)

Par sa lettre du 9 avril 2015, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

\*

**1. CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de règlement grand-ducal repris sous rubrique, qui est proposé en exécution du projet de loi amendé portant organisation du secteur des services de taxis également avisé par la Chambre des Métiers (ci-après: „le projet de loi“), organise le cadre réglementaire de la profession.

La Chambre des Métiers propose de détailler ci-après, article par article, sa lecture critique du projet de règlement grand-ducal sous avis, et elle émet dans ce contexte une série de contre-propositions.

\*

## 2. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 2*

L'article 2 du règlement grand-ducal sous avis mentionne que „*les cours et les examens y afférents sont dispensés en langues allemande et française*“ et que le candidat est „*soumis à un examen écrit ou oral, dans une des trois langues officielles du pays.*“

La Chambre des Métiers estime que ces deux phrases prêtent à confusion sur les possibilités de choix des langues concernant les examens.

Elle indique également que si les supports de cours peuvent en pratique être réalisés en français et en allemand, il convient de prévoir une tenue des cours en langue française et **luxembourgeoise**.

Il conviendrait aussi que ce texte précise si le choix des langues appartient au candidat.

Par ailleurs, et dans un souci certain d'organisation ayant trait au nombre potentiellement important de candidats, la Chambre des Métiers demande à ce que l'examen soit opéré uniquement par écrit.

### *Ad article 3*

La Chambre des Métiers regrette qu'aucune mention ne soit faite quant au coût de la formation pour l'intéressé dans le texte du règlement grand-ducal sous avis, considérant que, d'après l'article 4 du projet de loi, les frais de cette formation sont à la charge des intéressés.

### *Ad article 4*

Le projet d'article 4 du règlement grand-ducal sous avis précise quelles sont les pièces justificatives qui doivent être fournies pour l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi, et distingue suivant que la demande émane d'une personne physique ou d'une société commerciale.

Le texte soumis pour avis prévoit la possibilité pour l'administration de demander „*tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de l'intéressé.*“

Suivant les commentaires des articles, et conformément à l'article 5 paragraphe (5) du projet de loi, l'administration envisage de demander les „numéros d'identification national,“ un tel numéro serait demandé à fournir tant par l'intéressé, personne physique, que par le dirigeant d'une personne morale.

Suivant les commentaires des articles, le numéro d'identification national dans le cadre d'une licence d'exploitation „*est indispensable à la gestion des licences dans la base de données afin d'obtenir l'adresse de résidence de l'intéressé sans quoi la recherche au niveau du registre national sera impossible.*“<sup>1</sup>

Cet article ajoute une pièce justificative supplémentaire en cas d'une demande pour une licence de taxi zéro émissions, à savoir la „*copie du contrat d'achat ou de crédit-bail d'une voiture zéro émissions telle que définie à l'article 1er de la loi XXX portant organisation des services de taxi.*“

La Chambre des Métiers soulève que l'article 1er du projet de loi susmentionné vise le „*taxi zéro émissions*“ sans référence au „*véhicule zéro émissions*“ et demande à ce qu'une cohérence soit adoptée en l'espèce.

De plus, la condition de la propriété ou de la possession d'un véhicule conforme est implicitement exigée par le projet de loi, non seulement pour les taxis zéro émissions, mais aussi pour les taxis ordinaires.

Il conviendrait que des précisions soient apportées en ce sens, tant dans le projet de règlement grand-ducal sous avis que dans le projet de loi, d'autant plus que les procédures d'octroi de la licence d'exploitation d'un côté, et de l'immatriculation d'un véhicule comme taxi de l'autre côté, sont interdépendantes.

La Chambre des Métiers rappelle, comme développé dans son avis complémentaire sur le projet de loi, que la licence d'exploitation devrait être matérialisée par la plaque-zone-taxi car ces deux notions se confondent en pratique.<sup>2</sup>

1 Commentaire des articles p. 3

2 Cette question est détaillée dans l'avis de la Chambre des Métiers sur le projet de loi, paragraphe 2.2., premier point.

*Ad article 5*

Le projet d'article 5 du règlement grand-ducal sous avis précise quelles sont les pièces justificatives qui doivent être fournies pour l'obtention d'une carte de conducteur de taxi.

La Chambre des Métiers note que, à l'instar des demandes pour une licence d'exploitation, l'administration se réserve la possibilité de demander le numéro d'identification national, ce dernier étant, suivant les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous avis „*indispensable à la gestion informatique des licences sans quoi une recherche au niveau du RNPP sera impossible.*“<sup>3</sup>

*Ad article 6*

Le projet d'article 6 du règlement grand-ducal sous avis fixe le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi ordinaire.

La Chambre des Métiers prend bonne note que ce nombre correspondant au nombre actuel des autorisations délivrées, soit un total de 520 licences.

*Ad article 7*

Le projet d'article 7 du règlement grand-ducal sous avis fixe les normes environnementales à respecter en distinguant les véhicules de moins de 6 places assises, hormis celle du conducteur, et les véhicules de plus de 6 places assises, hormis celle du conducteur.

Si la Chambre des Métiers peut approuver de différencier les normes à respecter suivant la taille du véhicule, elle estime qu'il conviendrait néanmoins de se référer aux véhicules de moins de 8 places assises, hormis celle du conducteur, et aux véhicules de plus de 8 places assises, hormis celle du conducteur, comme prévu par la réglementation actuelle.

*Tableau récapitulatif des normes environnementales*

	<i>Véhicules de moins de moins de 6 8 places assises hormis celle du conducteur</i>		<i>Véhicules de plus de 6 8 places assises hormis celle du conducteur</i>	
	<i>Au 1er janvier 2016</i>	<i>Au 1er janvier 2020</i>	<i>A l'entrée en vigueur de la loi (*)</i>	<i>Au 1er janvier 2022</i>
<b>Emission CO<sub>2</sub>/km</b>	<b>Max 130 g</b>	<b>Max 95 g</b>	<b>Max 150 g</b>	<b>Max 147g</b>
Conversion l/100 km (Essence)	5,6 l	4,09 l	<b>6,46 l</b>	6,3 l
Conversion l/100 km (Diesel)	4,9 l	3,58 l	<b>5,66 l</b>	5,5 l
<b>Norme EURO</b>	<b>Min. EURO 5</b>	<b>Min EURO 6</b>	<b>Min EURO 5</b>	<b>Min EURO 6</b>
Date d'application de la norme	1.1.2011	1.9.2015	<b>1.1.2011</b>	<b>1.9.2015</b>

(\*) Minima fixés dans le projet de loi

L'échelle indicative des émissions en CO<sub>2</sub> en consommation par litre aux 100 km démontre le caractère très contraignant des impératifs exigés, et la Chambre des Métiers propose que les émissions en CO<sub>2</sub> ne soient prises en considération qu'en termes de variation du montant de la taxe annuelle, et non comme condition d'exercice effectif de l'activité de taxi.

L'application immédiate de la norme EURO 5 risquant par ailleurs d'être préjudiciable à de nombreux exploitants actuels, la Chambre des Métiers propose qu'un délai de mise en conformité leur soit expressément organisé.<sup>4</sup>

*Ad article 8*

Le projet d'article 8 du règlement grand-ducal sous avis concerne le tableau taxi, et il précise des informations à destination des clients, à savoir les coordonnées de l'exploitant, du nombre de places assises, de la date de validité de la licence, du type de licence, de la zone de validité géographique, et du service désigné pour les réclamations. Ce projet d'article prévoit que ce tableau taxi, d'une largeur

<sup>3</sup> Commentaire des articles p. 4

<sup>4</sup> Il est renvoyé à l'avis complémentaire de la Chambre des Métiers sur le projet de loi, paragraphe 2.4, deuxième et troisième points.

de 148 mm et d'une hauteur de 210 mm, soit affiché „sur la partie arrière de l'appuie-tête de la place à côté du conducteur.“

Suivant l'appréciation de la Chambre des Métiers, ce tableau taxi devrait être plus large que haut, de format A5, et affiché sur le tableau de bord, ce qui permettrait d'être visible à la fois de la place de passager qui est devant, que des places à l'arrière. Le tableau taxi pourrait aussi reprendre les indications concernant les tarifs.

En conséquence, en lieu et place du modèle de tableau taxi proposé par l'annexe 2 du projet de règlement grand-ducal sous avis, la Chambre des Métiers propose le modèle suivant, élaboré en consultation de la Fédération des Patrons Loueurs de Taxis et d'Ambulances.

*Modèle de tableau taxi proposé par la Chambre des Métiers*

<b>TAXI ABC sàrl</b> <b>77, Rue de l'Espoir</b> <b>L- XXXX LUXEMBOURG</b>		<b>ZONE 1</b> <b>CENTRE</b>	
TARIF 1 : 0.00€	TARIF 2 : 0.00€	2 + 3 PLACES	
PRISE EN CHARGE :	MINUTE D'ATTENTE :	NUMERO DE LICENCE : ABC 123 DEF 456	
TAXE DE NUIT 10%	TAXE A L'ETRANGER %	Zone de validité géographique Validité Type de licence	
TAXE DE DIMANCHE	SUPPLEMENT 1		
SUPPLEMENT 2	SUPPLEMENT 3		
SUPPLEMENT 4	SUPPLEMENT 5		
<b>RECLAMATION / COMPLAINS</b> <b>TEL SOCIETE : +352 123456</b> <b>TEL RECLAMATION :</b> <b>+352 123456</b>			

*Ad article 9*

Le projet d'article 9 du règlement grand-ducal sous avis concerne la plaque-zone-taxi, et prévoit qu'elle soit apposée derrière le pare-brise côté droit du véhicule et qu'elle soit visible de l'extérieur.

Cette plaque-zone doit indiquer le numéro de la zone de validité géographique, le numéro de la licence d'exploitation, la date limite de validité, et le type de licence, et porter aussi le cachet du Ministre.

La Chambre des Métiers, qui souligne l'importance de cette plaque, car elle matérialise la licence d'exploitation jusqu'à se confondre avec elle, ne comprend pas l'intérêt de remplacer par un simple „carton plastifié“ l'actuelle plaque métallique qui est apposée à l'avant des taxis, qui est à la fois plus visible, et plus solide.

*Ad article 10*

Le projet d'article 10 du règlement grand-ducal sous avis concerne le panneau lumineux installé sur le toit du taxi, et précise que ce panneau devra porter, à ses faces avant et arrière, l'inscription Taxi „de couleur noire.“

La Chambre des Métiers fait valoir que les modèles, proposés dans le commerce, comportent traditionnellement l'inscription Taxi „en jaune avec un contour noir“, et demande que le texte soit adapté en ce sens.

De plus, les conditions relatives aux épaisseurs des lettres, ou à l'interdiction du bleu ou de l'orange, devraient être biffées comme ne correspondant pas systématiquement aux modèles de panneaux lumineux qui sont proposés dans le commerce.

Par ailleurs, le paragraphe 2, h), qui mentionne que le panneau lumineux „ne doit pas être muni d'inscriptions publicitaires autres que la raison sociale, ou des coordonnées de l'entreprise“, devrait être modifié afin que la raison sociale ou des coordonnées de l'entreprise ne figurent pas sur ce panneau.

L'obligation d'une fixation de ce panneau à moins de 150 mm du toit du taxi imposant une contrainte supplémentaire qui n'est pas justifiée, cette obligation devrait donc être supprimée.

#### *Ad articles 11 à 13*

Le projet d'article 11 du règlement grand-ducal sous avis précise que le carnet métrologique est délivré par la Société Nationale de Circulation Automobile (ou „SNCA“), ce carnet devant documenter toutes les interventions effectuées, et notamment les réparations, vérifications et les scelllements, ainsi que les essais éventuels et leurs résultats.

Le règlement grand-ducal sous avis ne précise pas quel sera le modèle de carnet métrologique, ni les données qu'il devra renseigner, mais il délègue cette mission au Ministre.

Pour une meilleure simplification administrative, en compte tenu de l'objet de ce carnet métrologique, la Chambre des Métiers est d'avis que ce carnet devrait être proposé sous format informatique.

Les articles 12 et 13 du règlement grand-ducal sous avis précisent notamment que le taximètre, ainsi que les dispositifs ayant une influence sur le prix à payer par l'utilisateur, doivent être scellés par la SNCA.

La Chambre des Métiers est cependant d'avis que les prestations à fournir par la SNCA devraient être limitées au contrôle des manipulations et interventions illicites sur un taximètre, et que l'installation et le scellement du taximètre doivent rester de la compétence du fabricant et/ou de l'installateur désigné.

#### *Ad articles 14 et 15*

Les articles 14 et 15 du règlement grand-ducal sous avis concernent la vignette qui est apposée sur le taximètre, et prévoit qu'elle sera apposée par la SNCA tout en renvoyant au Ministre le soin d'en préciser le contenu.

La Chambre des Métiers fait valoir que l'installateur du taximètre propose une vignette indiquant la date de validité, le numéro de châssis, les dimensions des pneus et le numéro d'installation, et s'interroge dans ce contexte sur l'utilité réelle de cette vignette.

Elle regrette par ailleurs que le modèle de la vignette ne soit pas proposé, comme pourtant mentionné à l'article 15 paragraphe (2) du projet de loi, et suggère que ces précisions soit apportées dans le projet de règlement grand-ducal sous avis.

#### *Ad article 16*

Le projet d'article 16 du règlement grand-ducal sous avis renseigne sur les tarifs que la SNCA sera autorisée à percevoir pour les services prestés afférents au taximètre.

La Chambre des Métiers est d'avis que:

- le poste „Vérification d'un taximètre et de son installation“ pour 29,92 euros HTVA devrait comprendre la délivrance de la vignette;
- le poste „Scellement d'un taximètre et de son installation“ pour 25,64 euros HTVA n'est pas justifié pour les raisons précédemment invoquées selon lesquelles la SNCA ne devrait pas se voir dotée d'une telle compétence;
- le poste „Délivrance d'un carnet métrologique ou d'un duplicata“ pour 21,37 euros HTVA devrait être compris dans le poste „Constitution d'un dossier“; une version informatique de ce carnet simplifierait d'ailleurs les formalités administratives et réduirait les coûts.

*Ad article 17*

Le projet d'article 17 du règlement grand-ducal sous avis porte sur l'affichage des tarifs, et prévoit que cet affichage soit réalisé sur la portière latérale arrière droite du taxi de manière visible.

La Chambre des Métiers propose une solution alternative d'un affichage sur les vitres latérales fixes arrières droite et gauche, car cette solution présente des avantages, tant pour l'utilisateur, que pour l'exploitant.

Par ailleurs, un panneau d'une largeur de 160 mm et d'une hauteur de 110 mm devrait être prévu, puisqu'il s'agit d'une dimension standard minimum de ces vitres.

Pour l'utilisateur, l'affichage sur ces vitres arrières est plus visible pour les raisons suivantes:

- il est à hauteur de vue, ce qui n'est pas le cas d'un affichage sur une porte;
- il est visible des deux côtés du véhicule, et non d'un seul côté comme prévu;
- une lisibilité à l'intérieur du véhicule est possible avec un système de double face, ce qui accentue la transparence des tarifs pour l'utilisateur.

Pour l'exploitant, un tel système d'affichage à l'intérieur du véhicule est, à l'évidence, beaucoup plus simple qu'un autocollant à l'extérieur, tout en étant à l'abri de toute détérioration ou usure.

De plus, si cette option alternative devait être retenue, elle laisserait la possibilité matérielle de mentionner sur la porte arrière droite une publicité, ce qui n'est pas possible dans le système proposé par l'article 17 du règlement grand-ducal sous avis.

*Ad article 18*

Le projet d'article 18 du règlement grand-ducal sous avis concerne les données qui peuvent être accessibles, recueillies directement auprès des intéressés, ou communiquées à la SNCA.

La Chambre des Métiers signale une erreur matérielle concernant la référence à la loi à laquelle ces données se rapportent, puisqu'il s'agit de l'article 19 et non de l'article 20. De plus la référence explicite au texte de loi manque et doit donc être ajoutée en conséquence.

*Ad articles 19 à 23*

Les articles 19 à 23 du règlement grand-ducal sous avis précisent la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement et les indemnités de la commission des taxis; ces dispositions n'appellent pas de remarques particulières.

*Ad article 24*

Le projet d'article 24 du règlement grand-ducal sous avis fixe les taxes d'instruction de dossier et la taxe annuelle.

En ce qui concerne les taxes d'instruction, la Chambre des Métiers fait valoir que la taxe de 80 euros prévue pour chaque renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi devrait être supprimée si la licence d'exploitation est d'une durée indéterminée, comme détaillé dans son avis afférant au projet de loi.<sup>5</sup>

En ce qui concerne la taxe annuelle, la Chambre des Métiers approuve l'échelonnement de la taxe à payer en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, et en fonction de la zone de validité géographique afin de rendre plus attractives les zones autres que la zone centre.

Aux yeux de la Chambre des Métiers, le critère de l'émission en CO<sub>2</sub> ne devrait cependant pas, en plus de constituer un élément influant sur le montant de la taxe annuelle à payer, constituer une condition de l'octroi d'une licence.<sup>6</sup>

*Ad article 25*

Le projet d'article 25 du règlement grand-ducal sous avis porte sur le catalogue des avertissements taxés, et un catalogue des contraventions est annexé au présent projet de règlement grand-ducal, en annexe 5.

5 Cf. Avis complémentaire de la Chambre des Métiers sur le projet de loi, paragraphe 2.3, troisième point.

6 Cf. Avis complémentaire de la Chambre des Métiers sur le projet de loi, paragraphe 2.4, troisième point.

L'annexe 5 du règlement grand-ducal sous avis emporte les remarques suivantes de la part de la Chambre des Métiers:

- la rédaction des infractions aux références 7-01, 7-02 et 7-03 devrait être corrigée afin de mentionner le nombre référentiel de „7 places assises, hormis le conducteur“, à la place au nombre mentionné de „six places assises.“
- L'infraction référencée à l'article 11-01 du „Défaut de tenir en permanence à bord du taxi un carnet météorologique à jour“ devrait être supprimée si le carnet est proposé sous format électronique.
- L'infraction référencée à l'article 13-01 du „Défaut de présentation auprès de la SNCA du taximètre lors de la première installation ou après une intervention“ devrait être supprimée, puisque l'exploitant est déjà sanctionné de devoir refaire une procédure de contrôle auprès de la SNCA.
- L'infraction référencée à l'article 15-01 du „Défaut d'une pellicule de scellement autocollante sur le taximètre“ devrait être supprimée.

\*

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

Luxembourg, le 5 juin 2015

*Pour la Chambre des Métiers*

*Le Directeur Général,*  
Tom WIRION

*Le Président,*  
Roland KUHN

\*

### **AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES** sur le projet de règlement grand-ducal

- 1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis,**
- 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,**
- 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points,**
- 4) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi; et**
- 5) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport**

(10.6.2015)

Par lettre du 9 avril 2015, réf.: TAXI/2014/PL (MN/jpm), Monsieur François Bausch, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de règlement grand-ducal fixant les modalités d'exécution de la loi sur les services de taxis à l'avis de la Chambre des salariés.

Le présent projet de règlement grand-ducal vient en exécution de la nouvelle législation sur les taxis et a pour objet de fixer les mesures d'exécution relatives à l'organisation des services de taxi.

#### **1. Contenu du projet de règlement grand-ducal**

##### *Formation pour les exploitants de taxis*

Sauf à disposer d'une pratique professionnelle de 3 années, le nouveau cadre légal prévoit une formation des futurs exploitants de taxis afin de les familiariser avec les aspects financiers, commerciaux, juridiques et organisationnels liés à l'exploitation d'une activité de taxis. Le présent projet de

règlement grand-ducal fixe les matières enseignées, la durée de l'enseignement ainsi que les modalités d'organisation des cours et examens.

*Pièces justificatives pour l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi et d'une carte de conducteur*

Tant pour l'obtention de la licence d'exploitation que de la carte de conducteur se rajoute à la fourniture des pièces d'identité, de capacité professionnelle et à l'autorisation d'établissement, l'indication désormais requise du numéro d'identification national, indispensable à la gestion des licences dans la base de données, afin d'obtenir l'adresse de résidence de l'intéressé.

*Nombre maximal de licences d'exploitation de taxi*

Le présent projet fixe le nombre maximal de licences pour les 6 zones de validité géographiques créées.

*Seuils relatifs aux normes environnementales*

Le projet fixe dans le cadre des minima et maxima fixés par la loi les normes environnementales en émissions de CO<sub>2</sub> et en norme euro que doivent respecter les taxis.

*Caractéristiques des équipements spéciaux*

Par le projet de règlement grand-ducal sont précisés le format, les modalités d'apposition et de délivrance des équipements spéciaux (taximètre, tableau-taxi, plaque-zone-taxi et panneau lumineux „Taxi“).

*Affichage des tarifs*

Le présent projet contient un modèle d'affichage des tarifs à afficher à l'intérieur et à l'extérieur des taxis.

*Protection des données*

Le présent texte précise les modalités d'exécution en relation avec le registre établi par le Ministère en vue de la gestion des taxis.

*Commission consultative des taxis*

Le projet règle encore les modalités d'organisation et de fonctionnement de cette commission nouvellement créée en vue d'assister le ministre dans la mise en oeuvre des mesures et sanctions administratives en relation avec la gestion des taxis

*Fixation des taxes d'instruction et des taxes annuelles*

Le projet de règlement grand-ducal détermine les montants relatifs à la taxe d'instruction, qui consiste à couvrir les différents actes administratifs, et à la taxe annuelle, contenant une incitation pour les véhicules les plus écologiques en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>.

*Catalogue des contraventions*

En exécution de la loi, le présent texte de règlement grand-ducal contient le détail relatif aux contraventions et aux sanctions (avertissements taxés) y assorties.

*Dispositions abrogatoires et transitoires*

Finalement le projet répertorie les mesures nécessaires au transfert de la gestion des taxis des Communes à l'Etat.

## **2. Remarques de la CSL**

Notre Chambre réitère sa demande consistant à prévoir pour les conducteurs de taxi un volet de formation spécifique leur permettant d'assurer occasionnellement des transports de personnes infirmes ou à mobilité réduite. A cet égard, force est de constater qu'il n'existe actuellement pas de qualification professionnelle pour le transport de personnes en véhicule sanitaire léger et par conséquent pas de diplôme d'aptitude professionnelle pour cette activité.

Notre Chambre professionnelle estime néanmoins indispensable de prévoir pour le transport, même occasionnel, de personnes malades ou à mobilité réduite, un volet de formation adapté aux besoins spécifique de cette clientèle, mais en tout état de cause, il s'impose de prévoir d'une formation obligatoire, du moins accélérée, de premiers secours à charge de chaque conducteur de taxi pour parer aux nécessités et besoins élémentaires générés en cas de malaise d'un passager en cours de course. Se pose en outre la question de savoir si les chauffeurs de taxis ne devraient pas en plus pouvoir bénéficier d'une formation en matière de prévention et de gestion des agressions, les actes de violence faisant malheureusement partie intégrante du quotidien des salariés employés dans le secteur du transport.

Finalement, persiste toujours la crainte de notre chambre salariale que la libéralisation des prix de taxis se traduise en fin de compte en une augmentation subséquente des tarifs applicable au secteur des taxis. Même si le dispositif d'affichage des prix de course préconisé par les textes légaux et réglementaires est favorablement accueilli pour satisfaire les exigences de transparence et d'information pertinente à destination des consommateurs, notre chambre maintient et rappelle néanmoins ses préoccupations d'ordre pratique risquant de générer au détriment des clients, de réelles perturbations, voire même des disputes avec des escalations potentielles à leurs dépens.

\*

Le présent projet de règlement grand-ducal n'appelle pas d'autres commentaires de la Chambre des salariés qui y marque son accord.

Luxembourg, le 10 juin 2015

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Directeur,*  
Norbert TREMUTH

*Le Président,*  
Jean-Claude REDING

