



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7762

Projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis

Date de dépôt : 08-02-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 30-11-2021

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
08-02-2021	Déposé	7762/00	<u>3</u>
26-02-2021	Avis de la Chambre des Salariés (11.2.2021)	7762/01	<u>52</u>
26-03-2021	Avis de la Chambre des Métiers (15.3.2021)	7762/02	<u>60</u>
05-05-2021	Avis de la Chambre de Commerce (21.4.2021)	7762/03	<u>73</u>
15-06-2021	Avis du Conseil de la Concurrence (26.5.2021)	7762/04	<u>81</u>
30-11-2021	Avis du Conseil d'État (30.11.2021)	7762/05	<u>89</u>
14-12-2021	Avis de la Commission nationale de la protection des données (1.10.2021)	7762/06	<u>101</u>

7762/00

N° 7762

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 5 juillet 2016
portant organisation des services de taxis**

* * *

*(Dépôt: le 8.2.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (29.1.2021).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	11
4) Commentaire des articles	15
5) Fiche financière	22
6) Texte coordonné.....	23
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	44

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons :

Article unique. – Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

Palais de Luxembourg, le 29 janvier 2021

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

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. L'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis est remplacé par un nouvel article 1^{er} libellé comme suit :

« Art. 1^{er}. Au sens de la présente loi on entend par :

- a) « taxi » : voiture automobile à personnes, comportant au moins trois places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route ;
- b) « taxi zéro émissions » : taxi, tel que défini au point a), dont l'utilisation ne produit pas d'émissions de CO₂ ni de NO_x ;
- c) « service de taxis » : transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis ;
- d) « licence d'exploitation de taxi » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi tel que défini au point a) en vue de prêter des services de taxi ;
- e) « licence d'exploitation de taxi zéro émissions » : licence d'exploitation de taxi, telle que définie au point d), conférant à son titulaire le droit d'exploiter exclusivement un taxi zéro émissions tel que défini au point b), en vue de prêter des services de taxi ;
- f) « taximètre » : un dispositif couplé à un générateur de signaux pour constituer un instrument de mesure, destiné à mesurer la durée d'un trajet, à calculer la distance de ce trajet sur base d'un signal produit par le générateur de signaux et à calculer et afficher le prix à payer pour ce trajet sur base de la durée mesurée et de la distance calculée ;
- g) « véhicule de location avec chauffeur » : ci-après dénommé « VLC » ; Voiture automobile à personnes, comportant au moins 4 places assises et au plus huit places assises hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route ;
- h) « service de VLC » : transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des VLC sur base d'une commande préalable ;
- i) « licence d'exploitation de VLC » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter une VLC tel que défini au point g) en vue de prêter des services de VLC ;
- j) « carte de conducteur » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi ou une VLC en tant que conducteur en vue de prêter des services de taxi ou de VLC ;
- k) « cession » : acte juridique par lequel le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC ou d'une carte de conducteur en transfère, à titre onéreux ou gratuit, totalement ou partiellement, temporairement ou définitivement, la propriété, la jouissance ou l'usage à une ou plusieurs personnes physiques ou morales ;
- l) « dirigeant » : le dirigeant de l'entreprise de taxi ou de service de VLC au sens de l'article 4 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 ;
- m) « flotte de taxis » : Ensemble de véhicules, dont le nombre minimal est fixé à deux, au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de taxi ;
- n) « flotte de VLC » : Ensemble de véhicules, dont le nombre minimal est fixé à deux, au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de VLC. »

Art. 2. L'intitulé du chapitre II de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre II – Services de taxis et de VLC »

Art. 3. L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 2 est remplacé par trois nouveaux alinéas libellés comme suit :

« A l'exception des emplacements de taxi réservés conformément à l'alinéa 1^{er}, il est interdit au conducteur de taxi de prendre en charge des clients ou de stationner ou de placer son taxi à un endroit de la voie publique, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen de communication. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas à la charge de clients effectués sur demande préalable dûment documentée. Le lieu du déchargement reste libre.

Il est interdit au conducteur d'une VLC de prendre en charge des clients ou de placer sa VLC à un endroit de la voie publique en vue d'offrir ses services.

Les modalités de la documentation de commande sont déterminées par règlement grand-ducal. »

- 2° Au paragraphe 3, les termes « , quelle que soit la zone de validité géographique de la licence d'exploitation de taxi, » sont supprimés.
- 3° Au paragraphe 4, les termes « , quelle que soit la zone de validité géographique de la licence d'exploitation de taxi, » sont supprimés.
- 4° Au paragraphe 4 est ajouté un nouvel alinéa *in fine* libellé comme suit :

« Les VLC peuvent être uniquement utilisés pour des services sur commande préalable dûment documentée. Les délais et modalités de la commande ainsi que le contenu de la confirmation de commande sont déterminés par règlement grand-ducal. »

Art. 4. L'intitulé du chapitre III de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre III – Exploitants de taxis et de VLC ».

Art. 5. L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par un nouveau paragraphe libellé comme suit :

« (1) Seules les personnes physiques ou les sociétés commerciales, titulaires d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC valables délivrées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », sont autorisées à effectuer des services de taxis ou de VLC. ».

- 2° Le paragraphe 2 est remplacé par un nouveau paragraphe libellé comme suit :

« (2) Le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC doit être propriétaire du véhicule auquel se rapporte la licence. Sans préjudice de ce qui précède, il peut en être le détenteur, si le propriétaire du véhicule est une société de crédit-bail. ».

- 3° Au paragraphe 3, les termes « ou d'une licence d'exploitation de VLC » sont insérés après les termes « de la licence d'exploitation de taxi ».

Art. 6. L'article 4 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 4. (1) Le candidat pour une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence de VLC peut présenter à tout moment par voie électronique moyennant une authentification forte une demande pour l'octroi d'une licence. La demande doit contenir les indications et être appuyée des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.

Les demandes non complètes dans le délai de deux mois à partir de la date de réception de la demande d'obtention de licence sont considérées comme non recevables.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision dûment motivée du ministre, au plus tard dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande complète.

(2) Les licences d'exploitation de taxi et les licences d'exploitation de VLC délivrées par le ministre comportent obligatoirement les mentions suivantes :

- 1° le numéro de la licence, la date d'émission et l'indication de la durée de validité ;
- 2° la désignation du titulaire comportant, pour les personnes physiques, les noms et prénoms, l'adresse du domicile et le numéro de matricule national et, pour les sociétés, la dénomination sociale, l'adresse du siège social et le numéro de matricule national ;
- 3° le numéro d'immatriculation et le numéro de châssis.

Les modèles de la licence d'exploitation de taxi et de la licence d'exploitation de VLC sont déterminés par règlement grand-ducal. »

Art. 7. L'article 5 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 5. (1) La licence d'exploitation de taxi ou la licence de VLC est strictement personnelle et incessible.

(2) Tout conducteur de taxi ou de VLC doit exhiber la licence d'exploitation sur demande des membres de la Police grand-ducale et des agents de l'Administration des douanes et accises.

(3) La licence d'exploitation de taxi et la licence de VLC sont valables sur l'ensemble du territoire du Grand-duché de Luxembourg.

(4) La licence d'exploitation de taxi et la licence d'exploitation de VLC ont une durée de validité de cinq ans et sont susceptibles de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

Les licences perdent leur validité de plein droit :

- 1° en cas de cessation de l'activité de l'exploitant de taxi ou de l'exploitant de VLC ;
- 2° si le titulaire de la licence, personne physique ou le dirigeant d'une société commerciale, n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi ou d'exploitant de VLC ;
- 3° en cas de cession de la licence, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

L'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC doit restituer sans délai au ministre la licence d'exploitation en cas de perte de la validité conformément au présent paragraphe.

(5) En cas de départ du dirigeant de l'entreprise de taxi ou de VLC, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. Une licence d'exploitation provisoire pour une durée maximale de six mois peut être délivrée afin de permettre l'engagement d'un nouveau dirigeant remplissant les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC conformément aux dispositions de l'article 3.

Cette licence provisoire peut être renouvelée une seule fois pour une durée maximale de six mois. »

Art. 8. L'article 6 de la même loi est abrogé.

Art. 9. L'intitulé du chapitre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre IV – Conducteurs de taxis et de VLC ».

Art. 10. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par un nouveau paragraphe libellé comme suit :

« (1) Tout conducteur de taxi ou de VLC doit être titulaire d'une carte de conducteur valable, délivrée par le ministre. »

- 2° Au paragraphe 2, les termes « de taxi » sont supprimés après les termes « En vue de l'obtention de la carte de conducteur ».

- 3° Le paragraphe 2 est complété par une nouvelle lettre d) libellée comme suit :

« d) être âgé de vingt-et-un ans au moins et ne pas dépasser l'âge de soixante-dix ans. »

Art. 11. L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 1^{er}, les termes « ou de conducteur de VLC » sont insérés après les termes « de taxi ».

- 2° Au paragraphe 2, les termes « ou de VLC » sont insérés à la suite des termes « si le conducteur de taxi ».

- 3° Au paragraphe 2, les termes « , endéans les cinq ans qui précèdent la demande, » sont insérés à la suite des termes « fait l'objet ».

Art. 12. L'article 9 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 9. Le conducteur de taxi ou de VLC doit prouver sa capacité professionnelle par la participation à une épreuve de contrôle éliminatoire organisée par le ministre.

Le ministre peut charger la Société nationale de circulation automobile s. à r. l., désignée ci-après « SNCA », de l'exécution de cette épreuve. La prestation relative à ce contrôle est facturée par la SNCA au demandeur. Le tarif, qui ne peut pas dépasser 100 euros, est fixé par règlement grand-ducal.

En cas d'échec, le candidat peut se réinscrire à une nouvelle épreuve au plus tôt un mois après la dernière participation.

Le contenu et les modalités du contrôle éliminatoire sont déterminés par règlement grand-ducal.

L'épreuve prévue au présent article ne doit pas être passée en cas de renouvellement d'une carte de conducteur existante. »

Art. 13. A l'article 10 de la même loi, les termes « de taxi » sont supprimés aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3.

Art. 14. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 1^{er}, les termes « de taxi » sont supprimés.
- 2° Au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par une nouvelle phrase libellée comme suit :
« La carte de conducteur a une durée de validité de cinq ans et elle est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues à l'article 10 ».
- 3° 4° Au paragraphe 3, les termes « ou de VLC » sont ajoutés après les termes « conducteur de taxi » et les termes « de conducteur » sont ajoutés *in fine*.

Art. 15. L'article 12 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 12. (1) Les conducteurs de taxi peuvent, dans les limites des disponibilités, emprunter n'importe quel emplacement de stationnement réservé aux taxis sur les voies et places ouvertes à la circulation publique et signalées comme tel.

(2) Il est interdit aux conducteurs de taxis :

- 1° de charger des clients, sans commande préalable dûment documentée, à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi ;
- 2° de refuser de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course ;
- 3° de gêner, par quelque moyen que ce soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi ;
- 4° de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale ;
- 5° de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes ;
- 6° de fumer pendant leur service à l'intérieur du véhicule ;
- 7° de réclamer un prix supérieur à celui du tarif affiché par le taximètre ;
- 8° de refuser le paiement par carte bancaire ;
- 9° de mettre le taximètre en marche avant la prise en charge du client ou de le mettre à zéro avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû ;
- 10° de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client ;
- 11° de ne pas laisser le client lire et comparer les prix ;
- 12° de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers ;
- 13° de prendre en charge un client qui a effectué une réservation préalable avec un autre taxi.

Il n'est rien dû pour le temps d'arrêt en cas de panne. Il n'est rien dû pour le chemin entre la destination et l'acheminement à un guichet automatique bancaire, en cas de panne du terminal de paiement bancaire dans le taxi.

(3) Les conducteurs de taxi sont tenus :

- 1° de placer et faire avancer leur taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi ;
- 2° de délivrer à leurs clients un reçu imprimé moyennant le dispositif imprimeur relié au taximètre, ou le cas échéant un reçu électronique envoyé à l'adresse e-mail du client et comportant au moins les mentions suivantes : nom de l'exploitant de taxi, date et heure de la course, adresse de départ et de destination de la course et le cas échéant des arrêts intermédiaires, numéro de la licence d'exploitation, prix payé, kilométrage effectué, nom et signature du conducteur du taxi, coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17. Le modèle du reçu est déterminé par règlement grand-ducal ;
- 3° de conduire les clients à destination par le chemin économiquement le plus favorable pour le client, sauf dans le cas où le client en indique un autre et qui est à confirmer par écrit par le client. Le modèle de dérogation du principe du chemin économiquement le plus favorable est fixé par règlement grand-ducal ;

4° d'assurer le fonctionnement régulier et normal du taximètre pendant toute la durée de la course.

(4) Les conducteurs de taxi peuvent :

- 1° refuser de prendre en charge toute personne demandant à être conduite à une destination hors des frontières du pays, à moins qu'ils n'aient pu constater son identité, au besoin par les membres de la Police grand-ducale ;
- 2° exiger une provision pour les courses au-delà des frontières du pays. Cette provision ne peut pas dépasser 250 euros ;
- 3° refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidente ;
- 4° refuser de transporter des objets de nature à dégrader le taxi ou manifestement dangereux ;
- 5° demander des frais de nettoyage en cas de salissure. Ces frais doivent être justifiés et documentés et ne peuvent pas dépasser 250 euros. Le règlement par le client doit se faire moyennant une facture envoyée par l'exploitant.

(5) Il est interdit aux conducteurs de VLC :

- 1° de charger des clients, sans commande préalable dûment documentée et dont la commande a été effectuée au moins une heure à l'avance ;
- 2° de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale ;
- 3° de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes ;
- 4° de fumer pendant leur service à l'intérieur du véhicule ;
- 5° de réclamer un prix supérieur à celui convenu lors de la commande préalable ;
- 6° de refuser le paiement par carte bancaire ;
- 7° de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client ;
- 8° de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers.

(6) Les conducteurs de VLC peuvent :

- 1° refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidente ;
- 2° refuser de transporter des objets de nature à dégrader le VLC ou manifestement dangereux ;
- 3° demander des frais de nettoyage en cas de salissure. Ces frais doivent être justifiés et documentés et ne peuvent pas dépasser 250 euros. Le règlement par le client doit se faire moyennant une facture envoyée par l'exploitant. »

Art. 16. L'intitulé du chapitre V de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre V – Taxis et VLC ».

Art. 17. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les termes « plaque-zone-taxi » sont remplacés par les termes « plaque-taxi, d'une vignette-taxi ».
- 2° Au paragraphe 4, alinéa 2, les termes « Société nationale de circulation automobile, désignée ci-après « SNCA » » sont remplacés par les termes « SNCA ».
- 3° Le paragraphe 6 est remplacé par un nouveau paragraphe libellé comme suit :

« (6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km pour la valeur combinée de CO₂ déterminée selon le cycle d'essai WLTP et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 6 peuvent être exploitées en tant que taxis.

Sans préjudice de ce qui précède, la valeur moyenne des émissions pour la valeur combinée de CO₂, déterminée selon le cycle d'essai WLTP pour une flotte, ne peut pas dépasser 95g/km.

Cette évaluation de la valeur moyenne des émissions d'une flotte de taxis s'effectue lors de toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi. Si la valeur moyenne par flotte visée à l'alinéa 2 est dépassée, toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi sera refusée.

Les valeurs exactes des émissions et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal. »

Art. 18. Après l'article 13 de la même loi, un nouvel article 13*bis* est inséré :

« Art. 13*bis*. (1) L'utilisation de véhicules autres que les VLC n'est pas autorisée dans le cadre des services de VLC.

Les VLC doivent être munis d'un tableau-VLC, d'une plaque-VLC, d'une vignette portant le numéro de licence et de deux vignettes-VLC selon les conditions fixées par règlement grand-ducal.

Il est interdit d'installer sur des véhicules routiers, autres que les VLC, un des dispositifs visés à l'alinéa 2.

Un véhicule routier équipé d'un ou de plusieurs de ces dispositifs peut uniquement être utilisé comme VLC.

(2) Toute forme de publicité ou indication faisant allusion à des services de taxis est interdite sur une VLC.

(3) Une VLC présenté à l'immatriculation qui répond à toutes les exigences techniques et légales qui y sont applicables, mais dont le propriétaire ou détenteur ne peut pas se prévaloir d'une licence d'exploitation de VLC en cours de validité, ne peut pas être immatriculé comme VLC.

En cas d'immatriculation d'une VLC, la SNCA fait, sans délai, parvenir au ministre par voie électronique, les informations relatives au certificat d'immatriculation, au certificat de contrôle technique de la VLC ainsi qu'à l'attestation de police d'assurance certifiant que la responsabilité civile à laquelle la VLC peut donner lieu est couverte.

Lors de l'immatriculation, le numéro de la licence d'exploitation de la VLC est inscrit sur le certificat d'immatriculation de la VLC.

(5) Dans le cadre du contrôle technique prévu à l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le contrôle technique des VLC porte en outre sur :

- 1) les équipements techniques spécifiques dont question au paragraphe 1^{er} ;
- 2) la conformité de la publicité aux dispositions du paragraphe 2 ;
- 3) la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation ;
- 4) la présence et la conformité de l'affichage des coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17.

L'organisme de contrôle veille à ce que tous les VLC sont couverts par une licence d'exploitation de VLC en cours de validité.

(6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km pour la valeur combinée de CO₂ déterminée selon le cycle d'essai WLTP et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 6 peuvent être exploitées en tant que VLC.

Sans préjudice de ce qui précède, la valeur moyenne des émissions pour la valeur combinée de CO₂, déterminée selon le cycle d'essai WLTP pour une flotte, ne peut pas dépasser 95g/km.

Cette évaluation de la valeur moyenne des émissions d'une flotte de VLC s'effectue lors de toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de VLC. Si la valeur moyenne par flotte visée à l'alinéa 2 est dépassée, toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de VLC sera refusée.

Les valeurs exactes des émissions et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal. »

Art. 19. L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les termes « plaques-zone-taxi » sont remplacés par les termes « plaques-taxi » et après les termes « de l'article 13 » de la 2^e phrase, les termes « et des plaques-VLC, visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 de l'article 13*bis* » sont insérés.

2° Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les termes « d'un carnet » sont remplacés par les termes « d'une fiche ».

Art. 20. A l'article 15 de la même loi est inséré un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :

« (4) L'application d'un tarif forfaitaire non révisable est obligatoire pour les VLC. Le client doit être informé du tarif forfaitaire convenu au moment de la réservation de la course moyennant une confirmation de commande dûment détaillée. »

Art. 21. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° A l'alinéa 1^{er}, après les termes « licence d'exploitation de taxi » les termes «, d'une licence d'exploitation de VLC » sont insérés et les termes « de taxi » sont supprimés après les termes « carte de conducteur ».

2° A l'alinéa 2, après les termes « licence d'exploitation de taxi » les termes «, de la licence d'exploitation de VLC » sont insérés et les termes « de taxi » sont supprimés après les termes « carte de conducteur ».

Art. 22. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, les termes « ou le service de VLC » sont insérés après les termes « service de taxis ».

2° Au paragraphe 2, les termes « ainsi que sur le tableau-VLC » sont ajoutés *in fine*.

Art. 23. L'article 18 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 18. (1) Les informations relatives aux licences d'exploitation de taxis, aux licences d'exploitation de VLC et aux cartes de conducteurs, les renseignements contenus dans ces documents ainsi que les informations concernant les procédures administratives y relatives sont reprises dans une banque de données nationale relative aux taxis et aux VLC. Cette banque de données est tenue par le ministre.

(2) Dans la banque de données visée au paragraphe 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
- 2° émission et gestion administrative des licences d'exploitation de taxis et des licences d'exploitation de VLC prévues à l'article 4 ;
- 3° permettre l'organisation de l'épreuve de contrôle éliminatoire pour l'obtention d'une carte de conducteur prévue à l'article 9 ;
- 4° émission et gestion administrative des cartes de conducteurs prévues à l'article 10 ;
- 5° permettre la gestion des réclamations visées à l'article 17 ;
- 6° permettre la mise en œuvre des mesures et sanctions administratives prévues à l'article 19.

(3) Les données à caractère personnel pour les fichiers énumérés aux paragraphes 1^{er} et 2 sont les suivantes :

- 1° les noms et prénoms ;
- 2° le sexe ;
- 3° la date de naissance ;
- 4° l'indication s'il s'agit d'une personne physique ou d'une société commerciale ;
- 5° le numéro d'identification national ;
- 6° l'adresse de résidence pour les conducteurs ;
- 7° l'adresse du siège social pour l'exploitant ;
- 8° le numéro de l'autorisation d'établissement pour les exploitants ;
- 9° le numéro de téléphone ;
- 10° l'adresse courriel ;
- 11° le numéro de châssis du véhicule ;
- 12° le numéro du permis de conduire.

(4) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'État et la SNCA ont la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

(5) La SNCA transmet aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

- 1° pour l'obtention de la carte de conducteur prévue à l'article 9, le nom et le prénom du candidat, le numéro d'identification national du candidat, la date de participation à l'examen de contrôle et les notes d'examen du candidat ;
- 2° pour les licences d'exploitation de taxi prévues à l'article 4, les données techniques relatives au taximètre et au certificat d'immatriculation.

(6) L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

(7) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 22, sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données.

(8) Les données sont conservées au maximum trois ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur. La photo d'identité est détruite après la production de la carte de conducteur. »

Art. 24. L'article 19 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par un nouveau paragraphe libellé comme suit :

« (1) Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur dans le cas où, dans le chef de l'intéressé, une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur ne sont plus remplies.

Il peut, à titre de sanction administrative, en outre décider :

- 1° le retrait définitif de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur :
 - a) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'échange, respectivement de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur ;
 - b) en cas de cession totale ou partielle de la carte de conducteur, de la licence d'exploitation de VLC ou de la licence d'exploitation de taxi.
- 2° la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur pour une durée maximale d'un an :
 - a) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 20 ;
 - b) en cas de non-respect de l'article 2, paragraphes 1^{er} à 4, de l'article 5, paragraphes 1^{er} et 2, de l'article 7, paragraphe 1^{er}, de l'article 11, paragraphe 1^{er}, de l'article 12, de l'article 13, paragraphe 1^{er}, de l'article 13*bis*, paragraphe 1^{er} ou de l'article 15, paragraphe 1^{er}.

Le retrait définitif d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC entraîne le refus de toute nouvelle demande pendant une durée de six mois à compter de la notification de retrait à l'exploitant.

Le retrait définitif d'une carte de conducteur entraîne le refus de toute nouvelle demande en obtention d'une carte de conducteur par le même titulaire.

La suspension temporaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC ou d'une carte de conducteur entraîne le refus de toute nouvelle demande de licence ou de carte de conducteur pour la même période. »

- 2° Au paragraphe 2, les termes « remettre sa licence d'exploitation de taxi ou sa carte de conducteur de taxi » sont remplacés par les termes « remettre sa licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou sa carte de conducteur ».
- 3° Au paragraphe 3, après les termes « de taxi provisoires » les termes « et aux licences d'exploitation de VLC provisoires » sont insérés.

Art. 25. L'article 20 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 1^{er} est remplacé par un nouvel alinéa libellé comme suit :
 - « Sont assujettis à une taxe d'instruction du dossier, qui a la nature d'un droit de timbre et qui est payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines :
 - 1° la délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC, d'une licence d'exploitation de taxi provisoire ou d'une licence d'exploitation de VLC provisoire ainsi que l'échange ;
 - 2° la délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur ;
 - 3° la délivrance d'un duplicata et une modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi, à une licence d'exploitation de VLC, à une licence d'exploitation de taxi provisoire, à une licence d'exploitation de VLC provisoire ou à une carte de conducteur. »
- 2° Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les termes « et les exploitants de VLC » sont insérés après les termes « exploitants de taxi ».

Art. 26. L'article 21 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les termes « ou d'une VLC » sont insérés après les termes « le conducteur de taxi ».
- 2° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, à la lettre a), les termes « d'un taxi » sont supprimés.
- 3° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, à la lettre b), les termes « de taxi » sont supprimés.
- 4° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, à la lettre c), les termes « des paragraphes 1^{er} à 3 » sont supprimés.
- 5° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, à la lettre d), les termes « du paragraphe 1^{er} » sont remplacés par les termes « des paragraphes 1^{er} et 2 ».
- 6° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, une nouvelle lettre e) est ajoutée libellée comme suit :
 - « e) infraction aux dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 13bis ; »
- 7° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, la lettre e) est remplacée par la lettre f).
- 8° Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 2 est remplacé par un nouvel alinéa libellé comme suit :
 - « Sera puni des mêmes amendes, l'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC qui aura toléré qu'un conducteur de taxi ou d'une VLC commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), c), d) et e) de l'alinéa 1^{er}. ».
- 9° Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les termes « ou l'exploitant de VLC » est inséré après les termes « l'exploitant de taxi ».
- 10° Au paragraphe 2, alinéa 3, les termes « ou d'une VLC » sont insérés après les termes « de taxi ».
- 11° Au paragraphe 2, l'alinéa 4 est remplacé par un nouvel alinéa libellé comme suit :
 - « Sera puni de la même peine, l'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC qui aura toléré qu'un conducteur de taxi ou d'une VLC commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), b) et d) de l'alinéa 3. »

Art. 27. L'article 24 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 1^{er}, les termes « ou une VLC » sont insérés après les termes « droit d'immobiliser un taxi ».

2° Au paragraphe 1^{er}, les termes « ou de la VLC » sont insérés après les termes « l’immobilisation du taxi ».

3° Au paragraphe 1^{er}, les termes « ou de la VLC » sont insérés après les termes « le conducteur de taxi ».

4° Au paragraphe 2, les termes « ou une VLC » sont insérés après les termes « droit d’immobiliser un taxi ».

5° Au paragraphe 2, au point 1., les termes « ou de la VLC » sont insérés après les termes « du taxi ».

6° Au paragraphe 2, aux points 2. et 3., les termes « ou la VLC » sont insérés après le terme « taxi ».

Art. 28. Après l’article 25 de la même loi un nouvel article est inséré libellé comme suit :

« Art. 25bis. Toute licence d’exploitation de taxi valable émise avant le 1^{er} janvier 2022 est automatiquement échangée contre une licence d’exploitation de taxi aux termes de la présente loi. »

Art. 29. Après l’article 26 de la même loi un nouvel article est inséré libellé comme suit :

« Art. 26bis. Les cartes de conducteur de taxi délivrées avant le 1^{er} janvier 2022 restent valables jusqu’à leur date d’expiration.

Les conducteurs de VLC sont exempts de l’obligation de présenter une carte de conducteur jusqu’au 1^{er} janvier 2023. »

Art. 30. L’article 30 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 30. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l’intitulé suivant : « Loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et des voitures de location avec chauffeur. »

Art. 31. L’annexe de la même loi est abrogée.

Art. 32. A l’intitulé de la même loi les termes « et des voitures de location avec chauffeur » sont ajoutés *in fine*.

Art. 33. La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

*

EXPOSE DES MOTIFS

CONSIDERATIONS GENERALES

En 2016, par le biais de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, le législateur a modernisé la structure du secteur des taxis. L’un des buts de ladite loi a été notamment de renforcer la concurrence dans le secteur au bénéfice des clients. Toutefois, au courant des 4 dernières années, la pratique sur le terrain a toujours démontré certaines défaillances dans le secteur. Le but du présent projet est de remédier à ces défaillances.

Dans ce même ordre d’idées, il y a lieu d’inclure les voitures de location avec chauffeur (VLC) dans la législation, considérant qu’elles offrent depuis toujours des services similaires aux services de taxis. Toutefois, au niveau législatif actuel, l’usage des VLC est uniquement réglementé par l’article 56bis du Code de la Route, avec des règles trop imprécises par rapport au secteur des taxis, notamment en ce qui concerne les infractions.

En outre, depuis l’entrée en vigueur de la loi sur les taxis en 2016, les clients bénéficient d’un certain nombre de droits lors de l’utilisation d’un service de taxi, alors que pour l’utilisation d’une VLC ces droits n’existent pas. Le présent projet vise à remédier à cette inégalité. A titre d’exemple, depuis l’instauration d’une centrale nationale de réclamations il y a 4 ans, le service taxis du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics a été saisi à 353 reprises pour des contestations relatives au trajet effectué et du prix facturé. Dans 118 cas un remboursement a pu être négocié avec l’exploitant pour des trajets injustifiés puisque trop longs. Ce projet vise à conférer aux utilisateurs des VLC les mêmes droits.

Les modes de fonctionnement entre les taxis et les VLC se distinguent en particulier par leur façon de prise en charge de clients :

- Les taxis peuvent être hélés en cours de route ou à des emplacements réservés pour les taxis. Au courant des dernières années la pratique de la réservation préalable par l'intermédiaire de services en ligne ou des centres d'appels a toutefois connu une énorme croissance.
- Pour les taxis, les courses qui sont ad hoc respectivement hélés sur la route se font au prix par kilomètre avec un tarif par minute en cas d'attente ou de marche lente (< 15-20 km/h). Les courses commandées à l'avance sont en général à titre forfaitaire.
- Les VLC de leur côté sont en général commandées en avance et ceci à des délais assez importants de plusieurs heures jusqu'à quelques jours. Les clients qui utilisent ces types de services sont soit des patients en traitement médical continu (CNS) ou des clients qui désirent être conduit moyennant des véhicules haut de gamme faisant abstraction de toute enseigne de type taxi. Les prix de ces courses sont de manière générale fixés à l'avance.

Voitures de location avec chauffeur

En considérant ce qui précède et suite à des concertations avec la Fédération des Taxis, il est proposé dans le présent texte de limiter le champ d'application des VLC aux courses commandées à l'avance, afin de ne pas faire concurrence aux taxis en train d'attendre leurs clients aux endroits réservés à cette fin. De plus, l'exploitant de VLC aura l'obligance de fixer à l'avance le prix de la course moyennant un montant forfaitaire en tenant compte qu'aucun appareil technique ne doit être installé (tel qu'un taximètre) sur les VLC et qu'il y a en conséquence lieu de protéger le client contre tout abus en ce qui concerne le tarif de la course.

De plus, afin de garantir un contrôle simple et efficace par les membres de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises, il est indispensable que chaque course réservée au préalable soit dûment documentée. Il en est de même pour le délai qui doit être respecté entre la commande et la prise en charge du client.

L'intégration des VLC dans le présent cadre légal leur permet en outre d'accéder à des plateformes modernes de réservation de courses en ligne. Comme les conditions d'accès sont identiques à celles des taxis, à savoir que l'exploitant doit détenir une autorisation d'établissement pour l'exploitation de taxis et de VLC, le risque du non-respect des conditions du droit de travail et de la sécurité sociale peut de cette façon être limité.

Vu les chiffres inconnus du nombre exact de VLC opérant sur le Grand-Duché de Luxembourg et afin de permettre au marché de faire jouer la concurrence du marché, il a été décidé, à l'instar des taxis, de ne pas limiter le nombre de licences des VLC.

Abolition des zones géographiques et de la limitation du nombre de taxis

Alors qu'avant 2016 le secteur des taxis a été divisé en 44 zones communales, la loi de 2016 l'a réorganisé en 6 zones géographiques.

Or, avec l'arrivée de nouvelles centrales d'appels et notamment l'avènement de la technologie (smartphones et applications), le bienfondé de diviser le pays en zones doit être mis en cause. En effet, l'on peut remarquer depuis un certain temps déjà que de nombreux taxis d'autres zones circulent dans le centre du pays (zone de validité géographique 1), notamment dans et autour de la Ville de Luxembourg. Ceci est entre autres dû au principe de fonctionnement de ces centres d'appels. Un adhérent ne reçoit des courses que lorsqu'il est proche du client demandeur. Or, si un taxi de la zone ne circulerait que dans sa propre zone, il n'obtiendrait quasiment jamais de course au centre. Ces constatations ont été faites par la Commission des taxis dans le cadre de maintes réclamations qui ont entraîné des sanctions pour certains exploitants pour non-respect des principes énoncés aux articles 2 et 12 de la loi du 5 juillet 2016, prémentionnée.

La pratique du terrain est toutefois compréhensible, vu le besoin élevé de taxis, surtout aux heures de pointe, qui ne peut pas être comblé par les taxis de la zone 1. De plus, il y a lieu de noter que bon nombre de petits exploitants de la zone 1 préfèrent travailler à leur propre compte sans être lié à un centre d'appel ce qui explique également le nombre limité de véhicules disponibles de zone 1 par le biais des centres d'appels.

Au vu de ce qui précède, le présent texte se propose d'abolir les zones géographiques au profit d'une seule zone nationale. L'expérience des dernières années, notamment après l'entrée en vigueur de la loi de 2016, a démontré que cette façon de procéder ne résultera pas dans une désertification des zones rurales en termes de taxis, si non cet effet aurait déjà eu lieu sous le cadre légal existant. Or, aucune pénurie de taxis dans une région spécifique du pays n'a été rapportée au Ministère jusqu'à présent.

Finalement, le projet prévoit d'abolir la limitation du nombre de licences de taxi, ceci afin d'ouvrir complètement le marché à la concurrence. En effet, depuis la loi de 2016 qui avait notamment comme but de faire baisser les prix des courses taxi, il y a lieu de noter une hausse des prix au lieu d'une diminution. Un marché ainsi complètement dérégulé semble être la seule façon de faire bouger les prix.

En outre, une ouverture complète du marché offre de nouvelles possibilités de gestion aux exploitants. La crise de la Covid-19 a posé de gros problèmes à certains exploitants et afin de réduire leurs coûts, certains ont voulu diminuer le nombre de véhicules. Cependant, en vertu de la législation actuelle, une licence dont le véhicule n'est pas opérationnel pendant une période de 2 mois perd sa validité de plein droit. Avec une libéralisation complète du nombre de licences, de tels scénarios ne se présenteraient plus. En cas de difficultés économiques chaque exploitant pourra ainsi retourner des licences non utilisées et en demander des nouvelles le moment venu.

Finalement, cette libéralisation mettra fin à la pratique illégale de sous-location des licences qui subsiste à ce jour.

Les conducteurs de taxis et de VLC

L'obtention d'une carte de conducteur de taxi est actuellement soumise à la condition de suivre une séance d'information. Celle-ci a une durée d'une journée organisée par le Ministère et comporte les volets suivants : législation, notions de base en premier secours et gestion des conflits. Un contrôle non-éliminatoire est effectué en fin de séance. Toutefois, dû au caractère non-éliminatoire de cet examen, les résultats des bulletins remis par les candidats sont d'une qualité médiocre et la question de l'opportunité de ce test non-éliminatoire se pose.

Partant, et sur demande de la Fédération des taxis, le projet prévoit d'adapter les conditions d'obtention de la carte de conducteur de façon à procéder dorénavant à un test éliminatoire. Ce test doit porter sur les matières essentielles du métier de chauffeur et taxi et de VLC. Au vu du caractère souverain d'une telle épreuve, de l'expérience afin d'organiser les examens en matière de permis de conduire et au vu des locaux déjà en place et équipés avec le matériel nécessaire, le texte propose de conférer cette tâche à la Société nationale de la circulation automobile (SNCA).

Le projet fait aussi abstraction d'une carte distincte pour les chauffeurs de taxi et les chauffeurs d'une VLC. En effet, une grande partie des conducteurs roulent à la fois sur des taxis et des VLC selon besoin et demande de leur patron.

Finalement, le projet propose l'introduction d'une limite d'âge pour l'exercice du métier de chauffeur. A l'instar d'autres pays européens, cette limite est fixée à 21 ans, étant donné que l'exercice de ce métier requiert une certaine maturité. Outre la conduite, les gestions relationnelles avec les clients sont d'une importance essentielle dans ce métier. D'un autre côté, l'âge maximal est fixé à 70 ans.

Droits et devoirs des conducteurs

En ce qui concerne les droits et devoirs des conducteurs, il y a lieu de noter que les droits et devoirs pour les conducteurs de VLC sont en grande partie alignés à ceux des conducteurs de taxi, tout en étant adaptés aux spécificités des services des VLC.

Partant, les grandes lignes des prescriptions du texte en vigueur ont été reprises avec toutefois quelques modifications :

- Le chargement d'un client aux alentours d'un emplacement réservé aux taxis reste à 50 mètres. Cependant, cette distanciation ne s'applique plus lorsque le taxi ou la VLC peut se prévaloir d'une commande préalable dûment documentée.
- La notion de refus de course à courte distance est supprimée. En effet, cette disposition est parfois utilisée par des conducteurs pour ne pas devoir effectuer des courses qui ne leur semblent pas assez lucratives. Ainsi, sont par exemple refusées des courses de l'aéroport vers un hôtel à Munsbach (+/- 3km) sous le prétexte de la courte distance. Par ailleurs, la suppression de cette notion règle les problèmes d'interprétation de la définition d'une « courte distance ».

- L'acceptation de paiements par carte bancaire est rendue obligatoire. En effet, surtout aux points d'entrée principaux du pays tels que l'aéroport de Luxembourg ou la gare centrale, il convient de proposer d'office aux clients (majoritairement professionnels) un moyen de paiement électronique. Mis à part de la demande d'un tel service de la part de la clientèle, les développements dans le cadre de la Covid-19 imposent la possibilité de paiements sans contact physique. Cependant, les paiements en espèce doivent bien évidemment rester possibles. En corollaire avec cette obligation, il est toutefois spécifié qu'en cas de panne du terminal de paiement du véhicule, un acheminement vers un guichet automatique bancaire doit se faire sans frais supplémentaires pour le client.
- Il est désormais interdit de fumer dans un taxi. Alors que le texte actuel n'impose cette restriction qu'en présence d'un client, il s'avère que le fait de fumer dans un taxi en absence d'un client engendre néanmoins des préjudices par rapport au service offert.
- Il est interdit aux conducteurs de prendre en charge des clients qui ont effectué une commande préalable pour un autre taxi. Aujourd'hui, cette pratique est fréquemment constatée, notamment aux heures de pointe : un client en train d'attendre son taxi est accosté par un taxi. Sur demande du client s'il s'agit bien du taxi commandé celui-ci répond que oui et prend en charge la course. Le taxi qui a été réellement commandé perd sa course et doit supporter les frais directs et indirects que de tels pratiques engendrent.
- En ce qui concerne les tickets-reçus, le contenu de ceux-ci est adapté en imposant à l'avenir l'indication du lieu de départ et d'arrivée ainsi que des arrêts intermédiaires d'une course. Ces informations sont particulièrement vitales dans le contexte de la gestion des réclamations. Par ailleurs, afin de faire face à l'évolution technique, le ticket ne doit plus obligatoirement être imprimé sur papier, mais peut alternativement être délivré électroniquement au client (courriel ou application smartphone).
- En ce qui concerne le trajet à effectuer par le conducteur, il est proposé de remplacer le principe du trajet le plus court par le principe du trajet économiquement le plus favorable pour le client. En effet, la pratique a démontré que la majorité des conducteurs respectent le principe actuellement en vigueur du trajet le plus court. Toutefois, en adaptant leur tarification au prix de 1€ par minute d'attente ou de marche lente, il devient lucratif d'emprunter le chemin le plus court en sachant que celui-ci est embouteillé régulièrement. Ainsi, des prix de course inutilement élevés correspondant tout à fait aux obligations légales actuellement en vigueur. Le client peut toutefois toujours demander une exception par rapport au chemin. Afin de protéger le conducteur contre toute réclamation non justifiée de la part du client, il convient que ce dernier lui signe une fiche de dérogation par rapport au principe précité.
- La provision qui peut être facturée pour courses à l'étranger est désormais limitée à 250€. La limite imposée sert notamment à couvrir les frais occasionnés au cas où un client s'enfuirait (sans payer) au courant de la course ou à sa destination à l'étranger.
- Finalement, au vu de quelques incidents survenus en relation avec des salissures de taxis par des clients (notamment par des clients alcoolisés), le droit de demander une taxe de nettoyage est introduit. L'indemnité maximale est fixée à 250€. Une telle demande doit être justifiée et être dûment documentée notamment par la prise de photos. De plus, ce montant ne peut pas être facturé au client lors de la course, mais une facture détaillée doit être envoyée au client par le biais de l'exploitant.

Des véhicules

En ce qui concerne les taxis, le carnet métrologique est remplacé par une fiche métrologique contenant uniquement les informations nécessaires. En effet, il s'est avéré que l'historique des transactions effectuées sur un taximètre n'apporte pas de plus-value lors d'un contrôle ou pour la gestion journalière des taxis. Les vérifications par les autorités de contrôle s'avèrent de plus très compliquées considérant le grand nombre d'informations y retenues.

A l'instar des taxis, la publicité est également autorisée sur les VLC, avec toutefois l'interdiction d'apposer une publicité qui fait allusion sous forme textuelle ou graphique à des services de taxis et qui risquerait de tromper les clients. En effet, en absence de cadre légal, les VLC recourent actuellement à une pratique d'afficher des publicités ou enseignes qui font allusion à des services de taxi. Ainsi ils induisent (volontairement) en erreur le client, qui pense utiliser un taxi. La restriction proposée mettra fin à toute pratique de ce genre.

La signalisation des taxis reste inchangée à part de l'introduction d'une vignette-taxi. Celle-ci est apposée dans la fenêtre arrière indiquant le numéro de licence. Son objectif principal est de permettre aux autorités de contrôle une identification d'un taxi en cours de route. La même obligation est prévue pour les VLC (vignette-VLC). De manière générale, l'identification des VLC est plus sobre que celle des taxis et se limite à des plaquettes d'identification sur la carrosserie avant gauche et droite du véhicule.

Finalement, en matière des valeurs environnementales et notamment des émissions CO₂ des véhicules utilisés, il est introduit la notion d'émissions moyenne par flotte de taxi respectivement par flotte de VLC. Dans le but d'inciter les opérateurs de continuer à réduire les émissions CO₂, une adaptation des dispositions législatives s'impose. En effet, depuis l'entrée en vigueur de la loi en 2016, le taux d'émission moyen en CO₂ déterminé par le cycle d'essai NEDC a été porté de 138 g/km à 99 g/km sur le parc des 501 licences actives. Afin de réduire encore d'avantage cette moyenne, chaque exploitant sera tenu de respecter à partir du 1^{er} janvier 2025 une moyenne d'émissions de CO₂ pour l'ensemble de son parc de taxis respectivement de VLC. La réévaluation de la moyenne se fera lors de chaque demande pour une nouvelle licence. La limite des émissions de CO₂ pour un taxi est fixée à 150g CO₂/km.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}

Les anciennes définitions sub a) - h) sont reprises sans changements (autre numérotation toutefois) dans le nouveau texte. Seul changement : la définition d'un taxi prévoit maintenant l'obligation d'avoir trois places assises hormis celle du chauffeur au lieu de quatre actuellement, étant donné que certains véhicules ont, depuis leur conception comme les véhicules électriques par exemple, uniquement quatre places au total.

Au vu de l'intégration du volet des VLC dans la présente loi, il y a lieu d'introduire plusieurs nouvelles définitions afin de permettre la distinction entre les services de taxi et les services de VLC. Il s'agit notamment des définitions suivantes : « voiture de location avec chauffeur », « service VLC », « licence d'exploitation de VLC », « carte de conducteur », « flotte de taxis » et « flotte de VLC ».

La définition du voiture de location avec chauffeur est celle qui figure déjà à l'article 56*bis* du Code de la Route. Elle sert à distinguer sans équivoque entre ces services par rapport aux taxis.

La notion de « service VLC » s'applique à toute course effectuée pour compte d'un client de façon rémunérée et sur commande préalable. En effet, les services VLC représentent normalement, par opposition aux services de taxis, un service plus haut de gamme qui, en principe, n'est pas prévu pour la prise en charge ad hoc de clients sur la route ou à des emplacements réservés (comme les files d'attentes pour les taxis).

La « licence d'exploitation de VLC » confère à son titulaire, à l'instar de la licence d'exploitation de taxi, le droit d'opérer un voiture de location avec chauffeur pour les services de VLC prémentionnés.

La « carte de conducteur » fait référence au titre professionnel que doit détenir le chauffeur de taxi ou de VLC. Elle existe déjà pour les conducteurs de taxi aux termes de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des taxis et sera désormais élargie aux conducteurs d'une VLC. Il n'y a pas lieu de distinguer deux types de cartes différentes, étant donné que dans le secteur, beaucoup de chauffeurs conduisent soit des taxis, soit des VLC à tour de rôle et en fonction des besoins définis par l'exploitant.

Finalement, l'introduction des termes « flotte de taxis » et « flotte de VLC » s'impose dans l'optique de l'introduction de normes environnementales. En effet, d'ici 2025 une réduction des émissions de CO₂ est ciblée pour les parcs automobiles des taxis et des VLC, dans une optique similaire à celle prévue par les objectifs à l'échelle du parc automobile de l'Union européenne. A cette fin, il y a lieu d'introduire la notion de flotte qui regroupe l'ensemble des véhicules appartenant à un même exploitant afin de permettre d'en calculer la moyenne des émissions CO₂.

Ad Article 2

Vu que les articles du chapitre II concernent également les voitures de location avec chauffeur, son intitulé est élargi par les VLC.

Ad Article 3

A l'instar des conducteurs de taxis, il est également interdit aux chauffeurs de VLC de stationner ou de placer leurs véhicules sur un endroit quelconque ouvert à la circulation publique en vue d'offrir leurs services ou d'attendre des commandes futures. Cette même disposition se trouvait déjà également partiellement à l'ancien article 5 de la loi. Il est profité de regrouper cette disposition à l'article 2 afin d'éviter une doublure.

Par ailleurs, il est spécifié qu'il est interdit aux conducteurs de VLC de prendre en charge des clients sans être en possession d'une commande préalable. Afin de ne pas faire concurrence aux taxis, qui, de par leur principe, offrent des services ad hoc, les services de VLC doivent être commandés au moins 1 heure à l'avance. Afin d'éviter tout abus, une documentation écrite de la commande doit pouvoir être présentée lors d'un contrôle. Au cas où une VLC ne peut pas présenter une telle commande, il lui est interdite de stationner sur la voie publique afin d'attendre une commande. Les détails de la documentation (nom du client, heure de réservation, date et heure de prise en charge, prix de la course, etc...) seront déterminés par règlement grand-ducal.

Etant donné que la division du pays en 6 zones géographiques est abandonnée (cf. article 5 et abrogation de l'article 6), il y a lieu de supprimer les références y relatives aux paragraphes 3 et 4.

Le mode de prise en charge pour les VLC est fixé à celui de la commande préalable qui doit être dûment documentée afin de permettre un contrôle sans équivoque et dans l'optique de fournir au client tous les éléments nécessaires par rapport au service demandé.

Ad Article 4

Vu que les articles du chapitre III concernent également les voitures de location avec chauffeur, son intitulé est élargi par les VLC.

Ad Article 5

L'obligation est introduite, à l'instar des taxis, d'être en possession d'une licence valable afin de pouvoir proposer des services de VLC.

Cet article introduit l'obligation pour un exploitant de taxi ou de VLC d'être le propriétaire du véhicule. Il peut également en être le détenteur pour autant que le propriétaire soit une entreprise de crédit-bail. Cette obligation est introduite au vu de certaines pratiques du marché comme par exemple celle de forcer l'employé à apporter son propre véhicule qui sera immatriculé en tant que détenteur au nom de l'exploitant (le conducteur reste son propriétaire). Ces cas se présentent notamment en cas de sous-location (illicite) d'une licence d'exploitation de taxi.

Ad Article 6

L'intégration dans la loi des dispositions de la partie des VLC se fait sans aucune restriction quant au nombre de licences émises. En effet, à l'heure actuelle, il est impossible de déterminer le nombre exact de VLC sur le marché et bien qu'il existe environ 1.020 voitures de location avec chauffeur immatriculés en tant que tels, seulement quelques 300 opèrent effectivement dans le cadre d'une prestation de service de transport occasionnel rémunéré de personnes. Par ailleurs, la stimulation du marché ainsi que les prix pratiqués justifient son ouverture.

Au vu des expériences des dernières années, notamment en ce qui concerne la concurrence sur le marché des taxis, les pratiques de ventes illicites de licences et le fait que la loi n'a jusqu'à présent pas eu l'effet escompté sur la politique des prix des différents acteurs, il est proposé de complètement libéraliser le marché des taxis en ne limitant plus le nombre de licences résultant dans un marché entièrement ouvert à la concurrence.

Cette ouverture implique :

- la possibilité de demander une licence à tout moment en fonction des besoins du marché et de la situation financière de l'exploitant ;
- la possibilité de restitution d'une licence par l'exploitant (p.ex. en cas de crise sanitaire ou financière pour libérer des liquidités) ;
- éradication du marché noir de la vente de licences ;
- limitation des sous-locations de licences.

Partant, l'ancien article 4 n'est plus repris et reformulé dans l'optique précitée.

Ainsi, le nouveau paragraphe 1^{er} décrit maintenant les modalités pour l'obtention d'une licence de taxi ou d'une licence de VLC. A noter que la soumission de ces demandes doit se faire, à titre exclusif, à travers une plateforme digitale à authentification forte. L'objectif est une simplification administrative pour l'exploitant. En effet, les demandes par lettre recommandée avec accusé de réception constituent un coût non-négligeable et les délais de transit du courrier risquent d'allonger les délais de procédure. Par ailleurs, les exploitants sont d'ores et déjà obligés à soumettre d'autres documents administratifs à d'autres entités gouvernementales moyennant de telles plateformes digitales. Une demande d'obtention d'une licence peut ainsi maintenant être effectuée à tout moment et il n'y aura plus lieu d'attendre la notification de vacances par le ministère.

Vu l'abolition de la limitation du nombre de taxis, la pratique courante de certains exploitants de se faire attribuer une licence sans l'exploiter dans le seul but de limiter artificiellement le nombre de taxis actifs sur le marché disparaîtra également.

Le nouveau paragraphe 2 reprend les éléments qui sont inscrits sur les nouvelles licences. Ces informations restent en gros identiques par rapport à la législation existante, abstraction faite des informations devenues obsolètes au vu de leur abolition comme les différentes zones ou encore la différenciation entre types de taxi. Les informations reprises sur les licences sont identiques pour les taxis et les VLC.

Ad Article 7

L'article 5 est remplacé par un nouvel article 5 au vu du nombre important de changements.

Mis à part de l'ajout des VLC, les dispositions du paragraphe 1^{er} restent inchangées.

Au paragraphe 2, la notion de l'extension provisoire d'une licence est supprimée. Cette extension devait permettre aux exploitants de remplacer un taxi tombé en panne, détruit dans un accident ou une autre raison, par un autre véhicule immatriculé en tant que taxi. Or, au courant des 4 dernières années seulement 9 exploitants ont fait usage de cette possibilité. En outre, dans le contexte de ces « taxis de remplacement », 2 abus d'utilisation ont dû être constatés. Par ailleurs, suite à la libéralisation des licences, une telle extension provisoire devient superfétatoire. En effet, en cas des incidents décrits ci-avant, l'exploitant peut recourir à la demande d'une nouvelle licence pour remplacer (rapidement) le véhicule endommagé ou non-opérationnel.

Il en est de même pour la procédure de transcription, donc la démarche administrative de modifier le véhicule repris sur la licence, étant donné que dans ce cas de figure une nouvelle licence sera dorénavant émise.

Au paragraphe 3, le premier alinéa est modifié de sorte à autoriser les taxis et les VLC à opérer sur tout le pays.

Le paragraphe 4 prescrit la durée de validité des licences (qui reste inchangée) ainsi que les dispositions d'après lesquelles une licence perd sa validité de plein droit. Par rapport à l'ancienne version les points a) (erreur rédactionnelle) et b) (superfétatoire suite à la libéralisation des licences) ne sont plus repris. Les autres dispositions (ajout des VLC) figuraient déjà dans l'ancienne version.

Finalement, le principe de la reprise d'activité est supprimé (ancien paragraphe 6). Suite à la libéralisation des licences et la possibilité à tout moment pour un intéressé de solliciter une nouvelle licence, cette disposition devient également superfétatoire.

Ad Article 8

Vu l'abolition du principe des zones géographiques ainsi que celui de la limitation du nombre de licences de taxi zéro émissions émises annuellement, il n'y a plus lieu de tenir une liste d'attente.

En conséquence, l'article 6 qui prévoyait les dispositions relatives à cette liste d'attente est supprimé.

Ad Article 9

Vu que les articles du chapitre IV concernent également les voitures de location avec chauffeur, son intitulé est élargi par les VLC.

Ad Article 10

Le transport en taxi ou en VLC est un transport contre rémunération pour lequel le client peut exiger une certaine qualité et une certaine sécurité. Partant, il est évident que le service doit être exercé par

une personne expérimentée. Pour le début de carrière, ceci signifie que le conducteur doit disposer de son permis de conduire depuis 2 ans au moins et avoir une certaine maturité professionnelle. A l'instar de l'Allemagne, cette limite d'âge d'entrée est en conséquence fixée à 21 ans. Au niveau de l'âge maximal, de nombreux pays ont ou sont en train de fixer des limites notamment sous l'égide de la sécurité. Vu l'obligation du conducteur d'aider leurs clients à mettre les bagages dans le coffre et de les conduire en toute sécurité à leur destination, le conducteur doit se présenter en condition physique excellente. Ainsi, l'âge maximal pour un conducteur est fixé à 70 ans.

Ad Article 11

En tenant compte du jugement du tribunal administratif du 8 novembre 2018 (N° 39750 du rôle) qui statue que l'appréciation de faits datant de 2007 et 2008 pour une demande qui a été effectuée en 2016 dépassait la marge d'appréciation et considérant que la législation actuelle reste muette sur la durée de la période qui peut servir de base pour l'appréciation d'une demande, le présent projet propose d'introduire une disposition permettant d'apprécier les antécédents d'une personne encourus pendant les 5 dernières années précédant une demande.

Ad Article 12

La réforme de 2016 a introduit la participation obligatoire à une séance d'information pour les futurs conducteurs de taxi. Cette séance d'information est clôturée par un test non-éliminatoire. Or, l'expérience a démontré que les tests remis étaient trop souvent vierges ou de qualité médiocre, de façon à remettre en cause l'intérêt apporté au contenu de la séance d'information par les candidats.

Afin d'augmenter l'intérêt apporté à ladite séance d'information, l'introduction d'un test éliminatoire, indispensable afin d'obtenir la carte de conducteur, est de mise. Au vu des expériences de la crise sanitaire vécue depuis début 2020 et afin de permettre un accès rapide aux examens, il est prévu de dispenser la formation, à l'instar de la Suisse, uniquement à titre gratuit par une plateforme d'apprentissage en ligne.

L'examen portera sur les volets législation, accueil du client et gestion des conflits, des notions de base en secourisme ainsi que sur les connaissances géographiques du pays.

Vu l'expérience et le matériel nécessaire en place auprès de la SNCA en matière d'examens théoriques pour l'obtention du permis de conduire, il est proposé de charger la SNCA également avec l'organisation des examens pour l'obtention des cartes de conducteur. Cette façon de procéder aura en outre l'avantage que les candidats ne doivent pas tous se rendre à Luxembourg-Ville pour effectuer ledit examen, mais pourront profiter des différents points régionaux de la SNCA pour effectuer leur test. La participation à cet examen est payante.

Ad Article 13

Etant donné que cet article vise maintenant tant les conducteurs de taxi que les conducteurs de VLC, la notion « de taxi » est rayée à trois reprises dans le texte actuel.

Ad Article 14

A l'instar d'autres titres professionnels dans le secteur des transports, la durée de validité d'une carte de conducteur est portée à 5 ans. En effet, la durée de validité actuelle de 10 ans s'est avérée trop longue pour une gestion efficace. Le renouvellement de la carte de conducteur se fait selon les modalités prévues à l'article 10. Toutefois, le renouvellement ne requiert plus de passer l'examen.

Le conducteur de taxi ou d'une VLC est tenu d'informer le ministre de tout changement d'exploitant. Cette notification est importante afin de pouvoir traiter les réclamations de clients en relation avec les courses en taxi ou en VLC.

Ad Article 15

Cet article décrit les droits et devoirs des conducteurs de taxis. Bien que la majorité ait été reprise de l'ancien article 12, il y a eu quelques ajouts ou modifications, dont notamment :

- Le chargement de clients proche d'un emplacement de taxi est désormais autorisé pour autant qu'une commande préalable en bonne et due forme existe. Dans ce cas, le client peut être chargé à n'importe quel endroit. A défaut d'une commande préalable le chargement doit se faire au-delà de 50m d'un emplacement de taxi.

- La notion de courte distance dans le contexte d'un refus de course est supprimée. En effet, cet argument a trop souvent été invoqué dans le passé par des conducteurs pour des courses entre 3 et 5 km, argumentant qu'il s'agissait de courses à (trop) courte distance. Afin d'éviter cette différente interprétation de ladite disposition (parfois à la tête du client), il sera dans le futur interdit de refuser une course par le seul argument d'une distance (soi-disant) trop courte.
- L'interdiction de fumer est élargie sur l'ensemble du véhicule même hors présence d'un client. A l'instar d'autres places accessibles au public et pour protéger la population des effets nuisibles à la santé de la consommation de tabac, il sera interdit de fumer dans le taxi.
- L'obligation d'accepter un paiement par les cartes de crédit usuelles (VISA, Mastercard et VPay) est introduite. En effet, surtout dans le milieu professionnel, le paiement par carte bancaire s'est imposé. En outre, l'expérience de la crise de la COVID-19 a démontré les limites des paiements par espèces. Toutefois, le paiement en espèces doit toujours rester possible.
- L'interdiction de prendre en charge un client qui a effectué une réservation auprès d'un autre taxi de son choix (numéro de plaque et/ou numéro de licence) est ajoutée. Le but est d'assécher la pratique courante de prendre en charge des clients en train d'attendre leur taxi commandé.

En cas de non-fonctionnement du terminal de paiement bancaire présent dans le véhicule, le conducteur de taxi est obligé d'acheminer son client à un guichet automatique bancaire proche. Afin d'éviter tout abus à cet égard, il est interdit de facturer les frais pour le chemin entre la destination et le GAB ainsi que le retour à la destination au client.

Au niveau du ticket-reçu, il est désormais possible d'obtenir le ticket sous forme électronique et par envoi e-mail à l'adresse du client. Le numéro d'immatriculation n'est plus renseigné. A sa place le numéro de la licence d'exploitation est renseigné étant donné que, sur base de l'expérience des dernières années, le client se rappelle beaucoup plus souvent du numéro de licence que du numéro d'immatriculation. En vue du traitement des réclamations, il est maintenant également demandé d'indiquer le lieu de départ et d'arrivée et, le cas échéant, les arrêts intermédiaires. Ces dernières informations sont particulièrement importantes dans le cadre du traitement de réclamations relatives au prix de la course.

Dans tous les cas, le conducteur aura dès à présent l'obligation de conduire le client à sa destination par le chemin qui, pour le client, est d'un point de vue coût, le plus avantageux. Toute dérogation par rapport à ce principe doit être confirmée par la signature du client sur une pièce attestant son accord de déroger de ce principe. Dans ce cas précis, la confirmation de la dérogation de ce principe par le client s'impose afin de protéger le conducteur de taxi contre des réclamations injustifiées après la course. Alors que la loi de 2016 préconise l'utilisation du chemin le plus court, celui-ci s'avère dans une multitude de cas inapproprié vu la situation géographique de notre pays. En effet, vu la pratique de certains exploitants d'augmenter le prix par minute d'attente à 1€, il est devenu plus lucratif pour ceux-ci d'emprunter le chemin le plus court, mais qui aboutit dans un délai d'attente dans des embouteillages prévisibles, notamment aux heures de pointe, alors qu'un détour aurait signifié pour le client une course à un prix moins élevé.

Pour les courses à l'étranger, les conducteurs peuvent demander une provision. Celle-ci est fixée à un maximum de 250€. Ainsi, les frais pour la course seront couverts même en cas de non-paiement de la course par le client quel que soit la raison. Le non-paiement de la provision exigée met le conducteur en droit de refuser la course.

Finalement, il est instauré une mesure qui vise à protéger les exploitants et chauffeurs contre des salissures de l'intérieur des véhicules par leurs clients. Toutefois, ces frais doivent être justifiés moyennant une documentation détaillée des faits. Le paiement ne doit en aucun cas se faire immédiatement, afin d'éviter tout abus d'imputation, mais le règlement est à faire moyennant une facture à envoyer au client. Le montant du nettoyage ne pourra toutefois pas dépasser 250€.

Les nouveaux alinéas 5 et 6 introduisent, en gros, les mêmes droits et obligations pour les conducteurs de VLC. A noter toutefois que les conducteurs de VLC, en cas de contrôle, doivent pouvoir exhiber une commande préalable pour le client en question et pour autant que le délai requis entre la commande et la prise en charge soit respecté. Ce délai ne doit pas être inférieur à 1 heure afin d'éviter toute interférence entre taxis et VLC.

Ad Article 16

Vu que les articles du chapitre V concernent également les voitures de location avec chauffeur, son intitulé est élargi par les VLC.

Ad Article 17

Au vu de l'abolition des zones, le terme plaque-zone-taxi est remplacé par plaque-taxi. Par ailleurs, il est introduit l'apposition obligatoire du numéro de licence (vignette-taxi) sur le taxi à l'instar des taxis en Allemagne au niveau de la fenêtre arrière afin de permettre aux autorités de contrôle d'identifier rapidement le taxi en question.

En ce qui concerne les normes environnementales, la limite de 150g/km de CO₂ est maintenue, cependant maintenant le cycle de test pour déterminer les émissions devra être le cycle de test WLTP obligatoire pour tous les nouveaux véhicules immatriculés. En outre, la norme environnementale des véhicules utilisés ne devra pas être inférieure à la classe Euro 6. De plus, la notion de limite moyenne par flotte est introduite. Alors que dans le cadre actuel ces valeurs ne sont vérifiées que sur base individuelle du véhicule, le présent projet de loi propose de faire abstraction des licences zéro émissions et des licences ordinaires et de mettre l'accent sur le respect des émissions CO₂ par l'introduction d'une limite moyenne par flotte. Pour chaque véhicule il existe une valeur maximale qui ne peut pas être dépassée, à savoir 150g/km. Au niveau du parc global de taxis respectivement de VLC d'un exploitant, le seuil moyen ne peut pas dépasser 95g CO₂/km, ce qui correspond à une réduction d'environ 15% de la valeur de référence déterminée par la Commission européenne pour 2021.

Il est prévu d'introduire cette nouvelle limite par flotte à partir du 1^{er} janvier 2025 afin de permettre aux exploitants de taxis et de VLC de mettre en règle leur parc automobile ainsi que de planifier les achats et remplacements de leurs véhicules en fonction de cette nouvelle limite. L'introduction de cette obligation permet de réduire à terme les émissions en CO₂ des taxis et des VLC. Les valeurs et dates exactes des valeurs moyennes par flottes à atteindre sont fixées par règlement grand-ducal en se ralliant aux valeurs préconisées par l'Union européenne. Cette façon de procéder permet en outre de garantir que des véhicules adéquats sont disponibles sur le marché.

Ad Article 18

Le nouvel article 13*bis* décrit, de façon similaire que l'article 13 pour les taxis, l'usage, le marquage, l'immatriculation, le contrôle technique ainsi que les normes environnementales des VLC.

A l'instar des taxis, les VLC peuvent afficher des publicités. Toutefois, celles-ci ne doivent contenir ni une indication textuelle, ni graphique faisant allusion de près ou de loin à des services de taxis. En effet, il s'avère que le client, trop souvent en hâte ne fait pas attention aux éléments distinctifs d'un taxi et peut facilement se retrouver dans une VLC ayant une apparence d'un taxi (p.ex. par l'affichage d'une bande composée de carreaux jaunes et noirs). Afin de protéger les clients, il est interdit aux VLC de faire allusion d'être un taxi.

De plus, deux vignettes, au niveau des côtés gauche et droite à l'avant du véhicule doivent être apposées afin de permettre à l'utilisateur et aux autorités de contrôle d'identifier de façon univoque (notamment à travers le n° de licence) qu'il s'agit d'une VLC.

Comme pour le taxi, les VLC doivent être munis d'un tableau-VLC et d'une plaque-VLC.

Les mêmes remarques quant aux normes environnementales s'appliquent que pour les taxis (cf. commentaire de l'article 17).

Ad Article 19

Ces modifications s'imposent au vu des modifications apportées aux articles 13 et 13*bis*.

En outre, le carnet métrologique est remplacé par une fiche-métrologique puisqu'il s'est avéré qu'il n'y a en effet pas de raison de garder un historique de toutes les interventions effectuées sur un taximètre. De plus, le contrôle d'un carnet métrologique s'avère difficile sur le terrain vu les informations disparates dans ce carnet. Ainsi, une fiche-métrologique qui reprend l'ensemble des informations nécessaires à l'identification et au contrôle du taximètre installé est introduite.

Ad Article 20

Au niveau de la tarification, il est indispensable d'ajouter les conditions auxquelles sont soumis les VLC, notamment en vue de protéger le client contre tout abus concernant le prix de la course. Ainsi, les courses en VLC ne peuvent être effectuées que sur base d'un tarif forfaitaire déterminé à l'avance. Ce prix contient tous les éléments relatifs à la course et ne peut plus être modifié en cours de route. Ainsi, le client est sûr du prix qu'il devra payer en fin de trajet.

Ad Article 21

En ce qui concerne la notification et le contrôle, les mêmes règles sont introduites pour les VLC que celles déjà applicables pour les taxis. En outre, considérant qu'il n'existe plus que la notion de carte de conducteur, les termes « de taxi » sont supprimés.

Ad Article 22

Les VLC sont ajoutés à cet article qui traite les réclamations.

Ad Article 23

L'article 23 traite sur la banque de données dédiée exclusivement à la gestion journalière des licences d'exploitation de taxis et de VLC ainsi qu'à celle des cartes de conducteurs. Ledit article précise la finalité de la collecte des données, le type des données sauvegardées et leur durée de conservation. Il règle en outre l'accès à la banque de données (log de toutes les opérations et connexion via Luxtrust) ainsi que le responsable et le sous-traitant des données.

Par rapport à la banque de données existante relative aux taxis qui a été mise en place en marge de la nouvelle législation de 2016, le présent article ajoute les informations relatives aux voitures de location avec chauffeur. L'accès à la majorité des données personnelles se fait moyennant l'accès à d'autres bases de données existantes telles que le RNPP ou la base de données sur les véhicules (TR.VEH). Ainsi, les encodages de nouvelles données personnelles sont très limités au sein de la base de données. A titre d'exemple, le numéro d'identification national (pour l'affichage du nom, prénom et de l'adresse de l'administré) ou le numéro de châssis du véhicule (pour les informations relatives au véhicule telles que la marque, le modèle, la couleur, le numéro de plaque) sont des informations qui se trouvent déjà dans lesdites banques de données.

Eu égard des finalités du système d'information, la durée de conservation des données nominatives contenues dans le système est limitée à trois ans à partir de la déchéance de la licence d'exploitation respectivement de la carte de conducteur. En ce qui concerne la conservation de la photo d'identité, le texte précise que celle-ci doit être détruite après la production de la carte de conducteur.

Ad Article 24

En guise de lisibilité, bien que la plupart des dispositions reste inchangée, il a été opté de remplacer le paragraphe 1^{er} de l'article 19 dans son ensemble.

Par rapport au texte existant, les modifications suivantes sont introduites :

- Les sanctions administratives prévues par cet article sont également rendues applicables pour les VLC.
- Afin de remédier à une lacune existante qu'en cas d'un retrait définitif de la licence ou d'une carte de conducteur l'intéressé en demande tout simplement une nouvelle, une clause supplémentaire est ajoutée afin d'éviter ceci. En effet, en cas de retrait de licence, il est judicieux de suspendre le droit en obtention d'une nouvelle licence pour une durée de 6 mois. Pour le cas d'un retrait définitif d'une carte de conducteur ceci implique le refus pur et simple pour toute nouvelle demande. A défaut d'une telle clause, les sanctions administratives risquent d'être sans effet.

Il en est de même pour les suspensions temporaires. Dans ce cas, une demande pour une nouvelle carte ou licence pourra uniquement se faire une fois la suspension venue à terme.

Au paragraphe 3, le champ d'application des sanctions et mesures administratives est élargi aux licences d'exploitation de VLC provisoires telles que définies à l'article 5.

Ad articles 25-27

Les modifications apportées aux articles 25, 26 et 27 ne modifient pas les dispositions existantes. Il s'agit uniquement, en ligne avec les dispositions de la présente loi, d'élargir le champ d'application aux VLC.

Ad article 28

Les licences d'exploitation de taxi émises en vertu des dispositions de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis seront automatiquement échangées contre les nouvelles licences, considérant que les nouvelles licences sont plus favorables que les anciennes du fait de l'abolition des

zones géographiques. Dans l'esprit d'une simplification administrative, toutes les licences valables sont échangées d'office et sans aucun besoin de démarche administrative par son détenteur. Au vu des outils informatiques en place, cet échange se fera pour l'entrée en vigueur de la présente loi.

Ad article 29

Cet article précise que les cartes de conducteur de taxi émises avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à leur date d'expiration. Pendant une période transitoire il y aura donc deux types de cartes de conducteur.

En ce qui concerne les conducteurs qui ne détiennent pas encore de carte de conducteur et qui exercent le travail de conducteur de VLC, ils sont dispensés de disposer la carte de conducteur prévue par la présente loi jusqu'au 1^{er} janvier 2023 afin de leur permettre de suivre la formation obligatoire afin d'obtenir une carte de conducteur.

Ad article 30

L'intitulé de citation est modifié en vertu de l'extension du cadre légal aux voitures de location avec chauffeur.

Ad article 31

Au vu de l'abolition des zones géographiques, l'annexe de la loi est devenue superflue.

Ad article 32

Au vu de l'extension du champ d'application de la présente loi une adaptation de l'intitulé de la loi s'impose. Partant, les voitures de location avec chauffeur sont ajoutés à l'intitulé.

Ad article 33

L'entrée en vigueur du texte est prévue au 1^{er} janvier 2022. Ce déphasage permet aux acteurs du secteur et à l'administration de se préparer aux nouvelles dispositions.

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi a pour objectif de modifier la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des taxis en y intégrant le volet relatif aux véhicules de location avec chauffeur afin d'harmoniser les droits et obligations relatif au secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur, d'apporter des améliorations qualitatives quant à l'obtention de la carte de conducteur et finalement d'abolir des zones géographiques ainsi que du contingent limité du nombre de taxis.

I. Au niveau des dépenses l'impact se chiffre en besoins en ressources humaines et en matériel au niveau du Service Taxi au Département de la Mobilité et des Transports.

Besoins en ressources humaines

Actuellement, le service Taxis au sein de la Direction de la Circulation et de la Sécurité Routière compte 5 agents pour traiter les tâches journalières liées aux 501 licences de taxis, 1.279 conducteurs de taxis ainsi qu'aux réclamations et demandes d'informations via son helpdesk par les clients et professionnels du secteur (+/- 1.500 demandes par an).

Avec l'élargissement du cadre légal aux voitures de location avec chauffeur, on s'attend à un supplément de quelques 1.000 véhicules à gérer comme voitures de location avec chauffeur (1.018 sur base des renseignements de la SNCA des véhicules actuellement immatriculés comme voiture de location avec chauffeur).

Par ailleurs, comme le nombre de taxis ne sera plus limité, il faudra s'attendre, notamment dans une première phase, à une nette augmentation du nombre de taxis.

Au vu de ce qui précède, le service taxis ne saurait assurer ses tâches qu'avec un effectif total de 7 personnes, c'est-à-dire un renforcement de l'effectif de 2 agents par rapport à la situation actuelle s'impose.

II. Au niveau des recettes, le texte sous objet prévoit l'application des mêmes taxes pour les voitures de location avec chauffeur que pour les taxis. Sur base du nombre précité de voitures de location avec chauffeur et sous l'hypothèse que l'entièreté de ces véhicules soient repris au sens du présent projet de loi, les recettes supplémentaires se chiffreraient comme suit :

<i>Documents concernés</i>	<i>Montant (estimatif) *</i>
Licences de voiture de location avec chauffeur	1000 * 100 € = 100.000 €
Taxes annuelles VLC	1000 * 500 € = 500.000 €
Nouvelles cartes de conducteur	500 * 50 € = 25.000 €
Total recettes	625.000 €

* Hypothèse : Application des taxes actuellement en vigueur pour les taxis par le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités de la législation portant organisation des services de taxis.

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et des voitures de location avec chauffeur

Chapitre I^{er} – Définitions

Art. 1^{er}. Au sens de la présente loi on entend par :

- ~~o) «taxi»: voiture automobile à personnes, comportant au moins quatre places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route;~~
- ~~p) «taxi zéro émissions»: taxi, tel que défini au point a), dont l'utilisation ne produit pas d'émissions de CO₂ ni de NO_x;~~
- ~~q) «licence d'exploitation de taxi»: titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi tel que défini au point a) en vue de prêter des services de taxi;~~
- ~~r) «licence d'exploitation de taxi zéro émissions»: licence d'exploitation de taxi, telle que définie au point c), conférant à son titulaire le droit d'exploiter exclusivement un taxi zéro émissions tel que défini au point b), en vue de prêter des services de taxi;~~
- ~~s) «service de taxis»: transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis;~~
- ~~t) «cession»: acte juridique par lequel le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une inscription sur la liste d'attente ou d'une carte de conducteur de taxi en transfère, à titre onéreux ou gratuit, totalement ou partiellement, temporairement ou définitivement, la propriété, la jouissance ou l'usage à une ou plusieurs personnes physiques ou morales;~~
- ~~u) «taximètre»: un dispositif couplé à un générateur de signaux pour constituer un instrument de mesure, destiné à mesurer la durée d'un trajet, à calculer la distance de ce trajet sur base d'un signal produit par le générateur de signaux et à calculer et afficher le prix à payer pour ce trajet sur base de la durée mesurée et/ou de la distance calculée;~~
- ~~v) «dirigeant»: le dirigeant au sens de l'article 4 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.~~
- a) « taxi » : voiture automobile à personnes, comportant au moins trois places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route ;
- b) « taxi zéro émissions » : taxi, tel que défini au point a), dont l'utilisation ne produit pas d'émissions de CO₂ ni de NO_x ;
- c) « service de taxis » : transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis ;
- d) « licence d'exploitation de taxi » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi tel que défini au point a) en vue de prêter des services de taxi ;

- e) « licence d'exploitation de taxi zéro émissions » : licence d'exploitation de taxi, telle que définie au point d), conférant à son titulaire le droit d'exploiter exclusivement un taxi zéro émissions tel que défini au point b), en vue de prêter des services de taxi;
- f) « taximètre » : dispositif couplé à un générateur de signaux pour constituer un instrument de mesure, destiné à mesurer la durée d'un trajet, à calculer la distance de ce trajet sur base d'un signal produit par le générateur de signaux et à calculer et afficher le prix à payer pour ce trajet sur base de la durée mesurée et de la distance calculée ;
- g) « voiture de location avec chauffeur » : ci-après dénommé « VLC » ; Voiture automobile à personnes, comportant au moins 4 places assises et au plus huit places assises hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route ;
- h) « service de VLC » : transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des VLC sur base d'une commande préalable ;
- i) « licence d'exploitation de VLC » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter une VLC tel que défini au point g) en vue de prêter des services de VLC ;
- j) « carte de conducteur » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi ou une VLC en tant que conducteur en vue de prêter des services de taxi ou de VLC ;
- k) « cession » : acte juridique par lequel le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC ou d'une carte de conducteur en transfère, à titre onéreux ou gratuit, totalement ou partiellement, temporairement ou définitivement, la propriété, la jouissance ou l'usage à une ou plusieurs personnes physiques ou morales ;
- l) « dirigeant » : le dirigeant de l'entreprise de taxi ou de service de VLC au sens de l'article 4 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 ;
- m) « flotte de taxis » : Ensemble de véhicules, dont le nombre minimal est fixé à deux, au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de taxi ;
- n) « flotte de VLC » : Ensemble de véhicules, dont le nombre minimal est fixé à deux, au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de VLC.

Chapitre II – Services de taxis et de VLC

Art. 2. (1) Les taxis peuvent être mis à la disposition des clients sur des emplacements de stationnement réservés à ces fins sur les voies et places publiques ou ouvertes à la circulation publique et signalés comme tels. Les taxis y stationnés doivent se trouver en permanence à la disposition des clients.

A l'exception des emplacements de taxi réservés conformément à l'alinéa 1^{er}, il est interdit au conducteur de taxi de prendre en charge des clients ou de stationner ou de placer son taxi à un endroit de la voie publique, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen de communication. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas à la charge de clients effectués sur demande préalable dûment documentée. Le lieu du déchargement reste libre.

Il est interdit au conducteur d'une VLC de prendre en charge des clients ou de placer sa VLC à un endroit de la voie publique en vue d'offrir ses services.

Les modalités de la documentation de commande sont déterminées par règlement grand-ducal.

(2) Sur les emplacements de taxi, le stationnement et le placement des taxis se font selon l'ordre d'arrivée des taxis. Toutefois, les clients ont le choix de prendre tout autre taxi se trouvant dans la file.

(3) Les conducteurs de taxi peuvent, ~~quelle que soit la zone de validité géographique de la licence d'exploitation de taxi,~~ charger en cours de route des clients qui leur font signe, sauf dans un rayon de 50 mètres autour d'un emplacement de taxis.

(4) Les taxis peuvent être utilisés pour des services sur commande radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique, ~~quelle que soit la zone de validité géographique de la licence d'exploitation de taxi.~~

Les VLC peuvent uniquement être utilisés pour des services sur commande préalable dûment documentée. Les délais et modalités de la commande ainsi que le contenu de la confirmation de commande sont déterminés par règlement grand-ducal.

(5) Si, trois mois après une mise en demeure adressée par le Gouvernement aux autorités communales, celles-ci restent en défaut de créer sur leur territoire des emplacements de taxis nécessaires pour répondre à l'intérêt général d'une exploitation rationnelle du service des taxis, un règlement grand-ducal fixe le nombre des emplacements, les endroits ou les zones de leur situation ainsi que les délais dans lesquels les autorités communales doivent matériellement procéder à leur création.

Chapitre III – Exploitants de taxis et de VLC

Art. 3. ~~(1) Seules les personnes physiques ou les sociétés commerciales, titulaires d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC valable délivrée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », sont autorisées à effectuer des services de taxis.~~

Seules les personnes physiques ou les sociétés commerciales, titulaires d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC valables délivrées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », sont autorisées à effectuer des services de taxis ou de VLC.

~~(2) Le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi doit être propriétaire ou détenteur du taxi auquel se rapporte la licence.~~

Le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC doit être propriétaire du véhicule auquel se rapporte la licence. Sans préjudice de ce qui précède, il peut en être le détenteur, si le propriétaire du véhicule est une société de crédit-bail.

(3) En vue de l'obtention de la licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC, l'intéressé doit justifier qu'il dispose d'une autorisation d'établissement ou d'une décision de principe d'établissement.

Art. 4. ~~(1) Le nombre des licences d'exploitation de taxi est limité conformément à l'article 6, paragraphe 2. Les licences vacantes sont publiées par le ministre au moyen d'un avis à insérer au Mémorial. Dans cet avis, il fixe les délais dans lesquels s'inscrit la procédure d'octroi des licences vacantes à attribuer.~~

~~L'avis mentionne~~

- ~~a) la zone de validité géographique de chaque licence à attribuer,~~
- ~~b) le lieu où les demandes sont à adresser, qu'il s'agisse de l'adresse postale, de l'adresse électronique ou d'un site internet,~~
- ~~c) la date limite à laquelle les demandes doivent être présentées au plus tard, sous peine de forclusion, le délai pour la présentation des demandes ne pouvant pas être inférieur à quatre semaines,~~
- ~~d) la date à laquelle le ministre doit informer au plus tard les demandeurs si leur demande est complète ou non, ainsi que la date limite à laquelle les demandes incomplètes doivent être complétées au plus tard, sous peine de forclusion, le délai pour compléter les demandes ne pouvant pas être inférieur à deux semaines,~~
- ~~e) la date à laquelle le ministre prend au plus tard la décision d'octroi.~~

~~Les demandes sont à adresser par écrit au ministre, à la suite de l'avis publié au Mémorial, soit par lettre recommandée avec avis de réception, soit par la voie électronique moyennant une authentification forte. Elles doivent contenir les indications et être appuyées des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.~~

~~Au plus tard un mois avant de prendre la décision d'octroi, le ministre informe par écrit les demandeurs ayant présenté une demande complète dans les délais fixés, de la décision qu'il se propose de prendre, en les invitant à présenter par écrit leurs observations éventuelles dans le délai qu'il fixe dans la lettre d'information, ce délai ne pouvant être inférieur à deux semaines.~~

~~Les licences d'exploitation de taxi sont attribuées par le ministre d'après le rang de classement des intéressés sur la liste d'attente et, le cas échéant, selon l'ordre de priorité indiqué par les intéressés ayant présenté une demande complète suite à l'avis précité, publié au Mémorial, et remplissant les conditions fixées à l'article 3.~~

~~(2) Par dérogation au paragraphe 1er, le candidat pour une licence d'exploitation de taxi zéro émissions peut présenter à tout moment par voie électronique moyennant une authentification forte une demande pour l'octroi d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions pour une zone de validité géographique déterminée à condition de joindre la preuve soit d'être propriétaire ou détenteur d'un taxi zéro émissions, soit de disposer d'un contrat d'achat ou d'un contrat de crédit-bail indiquant la date de livraison du taxi zéro émissions. La demande doit contenir les indications et être appuyée des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.~~

~~Le ministre accuse réception de la demande en obtention d'une licence d'exploitation de taxi endéans les quinze jours à compter de sa réception et, le cas échéant, informe l'intéressé de tout document manquant. L'accusé de réception indique le délai d'instruction de la demande.~~

~~L'envoi des pièces manquantes doit être suivi dans le délai de quinze jours d'un nouvel accusé de réception, qui fera débiter le délai imparti.~~

~~Les demandes non complètes dans le délai de deux mois à partir de la date de réception de la demande d'obtention de licence sont considérées comme non recevables.~~

~~La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision dûment motivée du ministre, au plus tard endéans un mois à compter de la réception de la demande complète.~~

~~La licence d'exploitation est attribuée par le ministre si la demande est complète et dans la limite du nombre maximal annuel de licences d'exploitation zéro émissions visé au paragraphe 3 de l'article 6 et du nombre maximal total de licences d'exploitation de taxi visé au paragraphe 4 de l'article 6. Le traitement des demandes se fait selon l'ordre de réception des demandes. L'horodatage de la réception de celle-ci faisant foi.~~

~~(3) L'intéressé auquel est attribuée la licence d'exploitation de taxi doit commencer le service de taxis dans un délai de deux mois à compter de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de la date de livraison du taxi zéro émissions indiquée au ministre dans la demande.~~

~~(4) Les licences d'exploitation de taxi délivrées par le ministre comportent obligatoirement les mentions suivantes:~~

- ~~a) le numéro de la licence, le numéro de la zone géographique pour laquelle elle est émise, la date d'émission et l'indication de la durée de validité, ainsi que la mention s'il s'agit d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions;~~
- ~~b) la désignation du titulaire comportant, pour les personnes physiques, les noms et prénoms, l'adresse du domicile et le numéro de matricule national et, pour les sociétés, la dénomination sociale, l'adresse du siège social et le numéro de matricule national;~~
- ~~c) la désignation du taxi comportant l'indication du type de taxi, le numéro d'immatriculation et le numéro de châssis.~~

(1) Le candidat pour une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence de VLC peut présenter à tout moment par voie électronique moyennant une authentification forte une demande pour l'octroi d'une licence. La demande doit contenir les indications et être appuyée des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.

Les demandes non complètes dans le délai de deux mois à partir de la date de réception de la demande d'obtention de licence sont considérées comme non recevables.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision dûment motivée du ministre, au plus tard dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande complète.

(2) Les licences d'exploitation de taxi et les licences d'exploitation de VLC délivrées par le ministre comportent obligatoirement les mentions suivantes :

- 4° le numéro de la licence, la date d'émission et l'indication de la durée de validité ;

5° la désignation du titulaire comportant, pour les personnes physiques, les noms et prénoms, l'adresse du domicile et le numéro de matricule national et, pour les sociétés, la dénomination sociale, l'adresse du siège social et le numéro de matricule national ;

6° le numéro d'immatriculation et le numéro de châssis.

Les modèles de la licence d'exploitation de taxi et de la licence d'exploitation de VLC sont déterminés par règlement grand-ducal.

Art. 5. (1) La licence d'exploitation de taxi est strictement personnelle et incessible.

(2) La licence d'exploitation de taxi n'est valable que pour un seul taxi du même type.

Tout conducteur d'un taxi doit exhiber la licence d'exploitation de taxi sur demande des membres de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises.

Par dérogation à ce qui précède, au cas où un taxi ne peut être mis en service, l'exploitant de taxi demande par voie électronique au moyen d'une authentification forte l'extension temporaire de la validité d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité à un taxi de remplacement. L'extension temporaire est notifiée à l'exploitant de services de taxi par voie électronique au moyen d'une authentification forte et indique la date et l'heure de l'expiration de la durée de validité. La durée de validité d'une extension temporaire ne peut pas dépasser soixante-douze heures à compter de la notification de l'extension et n'est valable que pour un taxi.

Avant l'expiration du délai de soixante-douze heures, une nouvelle extension temporaire pour un taxi ne peut être accordée que pour une durée ne pouvant excéder la période strictement nécessaire pour la remise en service ou le remplacement définitif dudit taxi.

Toute extension temporaire n'est valable qu'avec la licence d'exploitation de taxi correspondante. Sans préjudice du paragraphe 4, elle perd sa validité de plein droit dès que le taxi, pour lequel la licence d'exploitation a été délivrée initialement, est remis en service.

Une licence d'exploitation de taxi en cours de validité peut, sur demande écrite de l'exploitant de taxi, être transcrite par le ministre sur un autre taxi, en cas de remplacement définitif du taxi pour lequel la licence a été initialement délivrée, pour la durée de validité et dans les conditions y inscrites.

La demande de transcription doit être appuyée:

- a) de l'original ou du duplicata de la licence d'exploitation de taxi,
- b) d'une copie du certificat d'immatriculation de la nouvelle voiture qui doit être du même type, et
- c) d'une preuve de mise hors service du taxi d'origine.

(3) La licence d'exploitation de taxi est valable sur le territoire d'une seule zone, telle que définie à l'article 6.

Il est interdit au conducteur de taxi de prendre en charge des clients ou de stationner ou de placer son taxi à un endroit de la voie publique, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique sur le territoire d'une zone autre que celle pour laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas à la charge de clients effectués sur demande préalable dûment documentée par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique. Le lieu du déchargement reste libre.

(4) La licence d'exploitation de taxi a une durée de validité de cinq ans et est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

Elle perd sa validité de plein droit:

- 1) en cas de non-respect des dispositions prévues au paragraphe 4 de l'article 5;
- 2) en cas de non-utilisation pendant un délai de deux mois consécutifs;
- 3) en cas de cessation de l'activité d'exploitant de taxi;
- 4) si le titulaire personne physique ou le dirigeant d'une société commerciale n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi;
- 5) en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

L'exploitant de taxi doit restituer sans délai au ministre la licence d'exploitation en cas de perte de la validité conformément au présent paragraphe.

~~(5) En cas de départ du dirigeant, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. Une licence d'exploitation provisoire pour une durée allant jusqu'à six mois peut être délivrée afin de permettre l'engagement d'un nouveau dirigeant remplissant les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues à l'article 3.~~

~~Cette licence provisoire peut être renouvelée une seule fois pour une durée maximale de six mois.~~

~~(6) Sans préjudice des dispositions prévues au paragraphe 4, le ministre attribue au repreneur d'une activité d'exploitant de taxi la ou les licences d'exploitation de taxi en cause, à condition:~~

- ~~a) qu'une demande afférente du titulaire et du repreneur parvienne au ministre,~~
- ~~b) que le repreneur remplisse les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues à l'article 3,~~
- ~~c) que la convention de reprise parvienne au ministre et ne donne pas de valeur pécuniaire intrinsèque à la ou les licences d'exploitation de taxi,~~
- ~~d) que des certificats d'imposition établis par l'Administration des contributions et l'Administration de l'enregistrement et des domaines certifient que le titulaire et le repreneur sont en règle avec leurs obligations fiscales, et~~
- ~~e) que des attestations officielles certifient que le titulaire et le repreneur sont en règle avec leurs obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale au Grand-Duché de Luxembourg.~~

(1) La licence d'exploitation de taxi ou la licence de VLC est strictement personnelle et incessible.

(2) Tout conducteur de taxi ou de VLC doit exhiber la licence d'exploitation sur demande des membres de la Police grand-ducale et des agents de l'Administration des douanes et accises.

(3) La licence d'exploitation de taxi et la licence de VLC sont valables sur l'ensemble du territoire du Grand-duché de Luxembourg.

(4) La licence d'exploitation de taxi et la licence d'exploitation de VLC ont une durée de validité de cinq ans et sont susceptibles de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

Les licences perdent leur validité de plein droit :

- 1° en cas de cessation de l'activité de l'exploitant de taxi ou de l'exploitant de VLC ;
- 2° si le titulaire de la licence, personne physique ou le dirigeant d'une société commerciale, n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi ou d'exploitant de VLC ;
- 3° en cas de cession de la licence, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

L'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC doit restituer sans délai au ministre la licence d'exploitation en cas de perte de la validité conformément au présent paragraphe.

(5) En cas de départ du dirigeant de l'entreprise de taxi ou de VLC, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. Une licence d'exploitation provisoire pour une durée maximale de six mois peut être délivrée afin de permettre l'engagement d'un nouveau dirigeant remplissant les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC conformément aux dispositions de l'article 3.

Cette licence provisoire peut être renouvelée une seule fois pour une durée maximale de six mois.

Art. 6. (abrogé par la loi du ...)

Chapitre IV – Conducteurs de taxis et de VLC

~~**Art. 7.** (1) Tout conducteur de taxi doit être titulaire d'une carte de conducteur de taxi valable, délivrée par le ministre.~~

(1) Tout conducteur de taxi ou de VLC doit être titulaire d'une carte de conducteur valable, délivrée par le ministre.

- (2) En vue de l'obtention de la carte de conducteur ~~de taxi~~, l'intéressé doit
- a) être titulaire, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable pour la conduite de taxis ;
 - b) avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues ;
 - c) satisfaire aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle, spécifiées aux articles 8 et 9 ;
 - d) être âgé de vingt-et-un ans au moins et ne pas dépasser l'âge de soixante-dix ans.

Art. 8. (1) L'honorabilité du conducteur de taxi ou du conducteur de VLC s'apprécie sur base de ses antécédents judiciaires qui résultent de son casier judiciaire.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le conducteur de taxi ou de VLC n'a pas fait l'objet, endéans les cinq ans qui précèdent la demande, d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant une peine d'emprisonnement d'au moins six mois pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle ou infraction à la législation sur les stupéfiants.

Art. 9. ~~Le conducteur de taxi doit démontrer qu'il a participé à une séance d'information organisée par le ministre.~~

~~Cette séance d'information porte sur la législation portant organisation du secteur des services de taxis, sur l'accueil du client, sur la gestion de conflits et les notions de secourisme. La participation à cette séance d'information est sanctionnée par un contrôle écrit non éliminatoire des connaissances et la participation est attestée par un certificat, délivré par le ministre. La participation à cette séance d'information doit être répétée avant l'expiration de la carte de conducteur de taxi.~~

Le conducteur de taxi ou de VLC doit prouver sa capacité professionnelle par la participation à une épreuve de contrôle éliminatoire organisée par le ministre.

Le ministre peut charger la Société nationale de circulation automobile s. à r. l., désignée ci-après « SNCA », de l'exécution de cette épreuve. La prestation relative à ce contrôle est facturée par la SNCA au demandeur. Le tarif, qui ne peut pas dépasser 100 euros, est fixé par règlement grand-ducal.

En cas d'échec, le candidat peut se réinscrire à une nouvelle épreuve au plus tôt un mois après la dernière participation.

Le contenu et les modalités du contrôle éliminatoire sont déterminés par règlement grand-ducal.

L'épreuve prévue au présent article ne doit pas être passée en cas de renouvellement d'une carte de conducteur existante.

Art. 10. (1) Les demandes en vue d'obtenir une carte de conducteur ~~de taxi~~ sont à adresser au ministre par écrit soit par lettre recommandée avec avis de réception, soit par la voie électronique au moyen d'une connexion sécurisée et d'une authentification forte. Elles doivent contenir les indications et être appuyées des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.

(2) Le ministre accuse réception de la demande en obtention d'une carte de conducteur ~~de taxi~~ visée au paragraphe 1^{er} endéans les quinze jours à compter de sa réception et, le cas échéant, informe l'intéressé de tout document manquant. L'accusé de réception indique le délai d'instruction de la demande et les voies de recours.

Dans les quinze jours de la réception des documents manquants, le ministre envoie à l'intéressé un nouvel accusé de réception. Le délai d'instruction commence à courir à la date de l'accusé de réception.

Les demandes qui, deux mois après leur réception par le ministre, sont toujours incomplètes, sont irrecevables.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision dûment motivée du ministre, au plus tard endéans un mois à compter de la réception de la demande complète.

(3) Les cartes de conducteur ~~de taxi~~ délivrées par le ministre comportent l'indication du ou des noms et prénoms du titulaire, la photo de celui-ci, son numéro de matricule national, ainsi que la mention du numéro et de la durée de validité de la carte.

Art. 11. (1) La carte de conducteur ~~de taxi~~ est strictement personnelle et incessible.

(2) ~~La carte de conducteur de taxi a une durée de validité de 10 ans et est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.~~ La carte de conducteur a une durée de validité de cinq ans et elle est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues à l'article 10. Elle perd sa validité de plein droit en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

(3) Pendant son service, le conducteur de taxi ou de VLC affiche de manière visible sa carte de conducteur.

Art. 12. (1) Les conducteurs de taxi peuvent, dans les limites des disponibilités, emprunter n'importe quel emplacement de stationnement réservé aux taxis sur les voies et places ouvertes à la circulation publique et signalées comme tel sur le territoire de la zone pour laquelle la licence d'exploitation de leur taxi est valable.

(2) Il est interdit aux conducteurs de taxis:

- 14° de charger des clients à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi;
- 15° de refuser de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course à courte distance;
- 16° de gêner, par quelque moyen que ce soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi;
- 17° de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale;
- 18° de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes;
- 19° de fumer dès qu'ils ont pris en charge un ou plusieurs clients;
- 20° de réclamer un prix supérieur à celui du tarif affiché par le taximètre;
- 21° de mettre le taximètre en marche avant la prise en charge du client ou de le mettre à zéro avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû;
- 22° de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client;
- 23° de ne pas laisser le client lire et comparer les prix;
- 24° de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers;
- 25° d'utiliser un véhicule autre qu'un taxi zéro émissions pour une licence d'exploitation de taxis zéro émissions.

Il n'est rien dû pour le temps d'arrêt en cas de panne.

(3) Les conducteurs de taxi sont tenus:

- 5° de placer et faire avancer leur taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi;
- 6° de délivrer à leurs clients un reçu imprimé moyennant le dispositif imprimeur relié au taximètre et comportant au moins les mentions suivantes: nom de l'exploitant de taxi, date et heure de la course, numéro d'immatriculation du taxi, numéro de la zone, prix payé, kilométrage effectué, nom et signature du conducteur du taxi, coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17;
- 7° de conduire les clients à destination par le chemin le plus court, sauf dans le cas où le client en indique un autre;
- 8° d'assurer le fonctionnement régulier et normal du taximètre pendant toute la durée de la course.

(4) Les conducteurs de taxi peuvent:

- a) refuser de prendre en charge toute personne demandant à être conduite à longue distance ou à un endroit peu habité, à moins qu'ils n'aient pu constater son identité, au besoin par les membres de la Police grand-ducale;
- b) exiger une provision pour les courses à longue distance;
- c) refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidente;
- d) refuser de transporter des objets de nature à dégrader le taxi ou manifestement dangereux.

(1) Les conducteurs de taxi peuvent, dans les limites des disponibilités, emprunter n'importe quel emplacement de stationnement réservé aux taxis sur les voies et places ouvertes à la circulation publique et signalées comme tel.

(2) Il est interdit aux conducteurs de taxis :

- 1° de charger des clients, sans commande préalable dûment documentée, à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi ;
- 2° de refuser de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course ;
- 3° de gêner, par quelque moyen que ce soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi ;
- 4° de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale ;
- 5° de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes ;
- 6° de fumer pendant leur service à l'intérieur du véhicule ;
- 7° de réclamer un prix supérieur à celui du tarif affiché par le taximètre ;
- 8° de refuser le paiement par carte bancaire ;
- 9° de mettre le taximètre en marche avant la prise en charge du client ou de le mettre à zéro avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû ;
- 10° de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client ;
- 11° de ne pas laisser le client lire et comparer les prix ;
- 12° de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers ;
- 13° de prendre en charge un client qui a effectué une réservation préalable avec un autre taxi.

Il n'est rien dû pour le temps d'arrêt en cas de panne. Il n'est rien dû pour le chemin entre la destination et l'acheminement à un guichet automatique bancaire, en cas de panne du terminal de paiement bancaire dans le taxi.

(3) Les conducteurs de taxi sont tenus :

- 1° de placer et faire avancer leur taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi ;
- 2° de délivrer à leurs clients un reçu imprimé moyennant le dispositif imprimeur relié au taximètre, ou le cas échéant un reçu électronique envoyé à l'adresse e-mail du client et comportant au moins les mentions suivantes: nom de l'exploitant de taxi, date et heure de la course, adresse de départ et de destination de la course et le cas échéant des arrêts intermédiaires, numéro de la licence d'exploitation, prix payé, kilométrage effectué, nom et signature du conducteur du taxi, coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17. Le modèle du reçu est déterminé par règlement grand-ducal ;
- 3° de conduire les clients à destination par le chemin économiquement le plus favorable pour le client, sauf dans le cas où le client en indique un autre et qui est à confirmer par écrit par le client. Le modèle de dérogation du principe du chemin économiquement le plus favorable est fixé par règlement grand-ducal ;
- 4° d'assurer le fonctionnement régulier et normal du taximètre pendant toute la durée de la course.

(4) Les conducteurs de taxi peuvent :

- 1° refuser de prendre en charge toute personne demandant à être conduite à une destination hors des frontières du pays, à moins qu'ils n'aient pu constater son identité, au besoin par les membres de la Police grand-ducale ;
- 2° exiger une provision pour les courses au-delà des frontières du pays. Cette provision ne peut pas dépasser 250 euros ;
- 3° refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidente ;
- 4° refuser de transporter des objets de nature à dégrader le taxi ou manifestement dangereux ;
- 5° demander des frais de nettoyage en cas de salissure. Ces frais doivent être justifiés et documentés et ne peuvent pas dépasser 250 euros. Le règlement par le client doit se faire moyennant une facture envoyée par l'exploitant.

(5) Il est interdit aux conducteurs de VLC :

- 1° de charger des clients, sans commande préalable dûment documentée et dont la commande a été effectuée au moins une heure à l'avance ;
- 2° de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale ;
- 3° de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes ;
- 4° de fumer pendant leur service à l'intérieur du véhicule ;
- 5° de réclamer un prix supérieur à celui convenu lors de la commande préalable ;
- 6° de refuser le paiement par carte bancaire ;
- 7° de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client ;
- 8° de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers.

(6) Les conducteurs de VLC peuvent :

- 1° refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidente ;
- 2° refuser de transporter des objets de nature à dégrader le VLC ou manifestement dangereux ;
- 3° demandeur des frais de nettoyage en cas de salissure. Ces frais doivent être justifiés et documentés et ne peuvent pas dépasser 250 euros. Le règlement par le client doit se faire moyennant une facture envoyée par l'exploitant.

Chapitre V – Taxis et VLC

Art. 13. (1) L'utilisation de véhicules autres que les taxis n'est pas autorisée dans le cadre des services de taxis.

En plus du taximètre visé au paragraphe 3, les taxis doivent être munis d'un tableau-taxi, d'une ~~plaque-zone-taxi~~ plaque-taxi, d'une vignette-taxi ainsi que d'un panneau lumineux « TAXI », selon les conditions fixées par règlement grand-ducal.

Il est interdit d'installer sur des véhicules routiers, autres que les taxis, un des dispositifs dont question à l'alinéa 2.

Un véhicule routier équipé d'un ou de plusieurs de ces dispositifs ne peut être utilisé que comme taxi.

(2) La publicité à l'extérieur des taxis est autorisée par voie d'affichage sur la carrosserie du véhicule. Elle ne doit pas être lumineuse ou réfléchissante.

Toute publicité est interdite sur les vitres.

(3) Tout taximètre doit satisfaire aux exigences essentielles et spécifiques de l'annexe 1 du règlement d'exécution de la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 concernant les instruments de mesure et dans son annexe MI-007 et porter le marquage prévu à l'article 7 de ce règlement. Le taximètre et l'installation y relative doivent en outre être protégés contre toute intervention non autorisée par un scellement ou un dispositif de fermeture nécessitant l'utilisation d'un outillage spécial. Un règlement grand-ducal détermine les critères auxquels doivent répondre l'installation des taximètres et de leurs dispositifs complémentaires, leur scellement ainsi que les vérifications et contrôles.

(4) Un taxi présenté à l'immatriculation qui répond à toutes les exigences techniques et légales qui y sont applicables mais dont le propriétaire ou détenteur ne peut pas se prévaloir d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité ne peut pas être immatriculé comme taxi.

En cas d'immatriculation d'un taxi, la ~~Société nationale de circulation automobile, désignée ci-après «SNCA»~~ SNCA fait parvenir sans délai, par voie électronique, au ministre les informations relatives au certificat d'immatriculation et au certificat de contrôle technique du taxi ainsi qu'à l'attestation de police d'assurance certifiant que la responsabilité civile à laquelle le taxi peut donner lieu est couverte.

Lors de l'immatriculation, le numéro de la licence d'exploitation de taxi est inscrit sur le certificat d'immatriculation du taxi.

(5) Dans le cadre du contrôle technique prévu à l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le contrôle technique des taxis porte en outre sur :

- a) les équipements techniques spécifiques dont question au paragraphe 1^{er} ;
- b) le scellement du taximètre et de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question au paragraphe 4 ainsi que la vignette scellée dont question au paragraphe 2 de l'article 14 ;
- c) la conformité de la publicité aux dispositions du paragraphe 2 ;
- d) la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation ;
- e) la présence et la conformité de l'affichage des coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17.

L'organisme de contrôle veille en outre à ce que tout taxi soit couvert par une licence d'exploitation de taxi en cours de validité.

~~(6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km en matière d'émissions de CO₂ et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 5 peuvent être exploitées en tant que taxis.~~

(6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km pour la valeur combinée de CO₂ déterminée selon le cycle d'essai WLTP et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 6 peuvent être exploitées en tant que taxis.

Sans préjudice de ce qui précède, la valeur moyenne des émissions pour la valeur combinée de CO₂, déterminée selon le cycle d'essai WLTP pour une flotte, ne peut pas dépasser 95g/km.

Cette évaluation de la valeur moyenne des émissions d'une flotte de taxis s'effectue lors de toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi. Si la valeur moyenne par flotte visée à l'alinéa 2 est dépassée, toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi sera refusée.

Les valeurs exactes des émissions et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 13*bis*. (1) L'utilisation de véhicules autres que les VLC n'est pas autorisée dans le cadre des services de VLC.

Les VLC doivent être munis d'un tableau-VLC, d'une plaque-VLC, d'une vignette portant le numéro de licence et de deux vignettes-VLC selon les conditions fixées par règlement grand-ducal.

Il est interdit d'installer sur des véhicules routiers, autres que les VLC, un des dispositifs visés à l'alinéa 2.

Un véhicule routier équipé d'un ou de plusieurs de ces dispositifs peut uniquement être utilisé comme VLC.

(2) Toute forme de publicité ou indication faisant allusion à des services de taxis est interdite sur une VLC.

(3) Une VLC présenté à l'immatriculation qui répond à toutes les exigences techniques et légales qui y sont applicables mais dont le propriétaire ou détenteur ne peut pas se prévaloir d'une licence d'exploitation de VLC en cours de validité ne peut pas être immatriculé comme VLC.

En cas d'immatriculation d'une VLC, la SNCA fait, sans délai, parvenir au ministre par voie électronique, les informations relatives au certificat d'immatriculation, au certificat de contrôle technique de la VLC ainsi qu'à l'attestation de police d'assurance certifiant que la responsabilité civile à laquelle la VLC peut donner lieu est couverte.

Lors de l'immatriculation, le numéro de la licence d'exploitation de la VLC est inscrit sur le certificat d'immatriculation de la VLC.

(5) Dans le cadre du contrôle technique prévu à l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le contrôle technique des VLC porte en outre sur :

- 5) les équipements techniques spécifiques dont question au paragraphe 1^{er} ;
- 6) la conformité de la publicité aux dispositions du paragraphe 2 ;
- 7) la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation ;
- 8) la présence et la conformité de l'affichage des coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17.

L'organisme de contrôle veille à ce que tous les VLC sont couverts par une licence d'exploitation de VLC en cours de validité.

(6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km pour la valeur combinée de CO₂ déterminée selon le cycle d'essai WLTP et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 6 peuvent être exploitées en tant que VLC.

Sans préjudice de ce qui précède, la valeur moyenne des émissions pour la valeur combinée de CO₂ déterminée selon le cycle d'essai WLTP pour une flotte, ne peut pas dépasser 95g/km.

Cette évaluation de la valeur moyenne des émissions d'une flotte de VLC s'effectue lors de toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de VLC. Si la valeur moyenne par flotte visée à l'alinéa 2 est dépassée, toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de VLC sera refusée.

Les valeurs exactes des émissions et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 14. (1) Le ministre est l'autorité compétente pour la vérification et le scellement des taximètres et de leurs dispositifs complémentaires ainsi que de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question au paragraphe 3 de l'article 13. Il est aussi l'autorité compétente pour la délivrance des ~~plaques-zone-taxi~~ plaques-taxi, dont question au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'article 13 et des plaques-VLC, visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 de l'article 13^{bis}. Il peut charger la SNCA de ces travaux dont la mise en œuvre peut être déterminée par règlement grand-ducal.

Lorsque la SNCA est chargée par le ministre des travaux visés à l'alinéa 1, elle doit y affecter des experts ayant fait et faisant preuve d'une haute intégrité professionnelle, ayant une bonne connaissance des règles applicables aux taximètres et à leur installation et disposant, d'une part, de la formation professionnelle et de l'expérience technique requise pour pouvoir procéder correctement aux vérifications, essais et autres interventions prescrites par la réglementation ainsi que, d'autre part, de l'aptitude nécessaire pour rédiger les documents qui matérialisent ces vérifications, essais et interventions. Par ailleurs, la SNCA doit disposer des infrastructures et équipements appropriés requis pour procéder correctement aux travaux visés et utiliser ceux-ci à cette fin. Dans le cas visé, la SNCA ne peut exercer concomitamment une quelconque activité liée au transport par taxi ou à la fabrication, la distribution, la vente, l'installation ou le calibrage de taximètres.

(2) Tout taximètre installé dans un taxi doit être accompagné ~~d'un carnet~~ d'une fiche métrologique dont le modèle, les modalités de mise-à-jour et le contenu sont fixés par règlement grand-ducal.

Tout taximètre dont l'installation dans un taxi a été vérifiée et scellée par la SNCA doit être muni d'une vignette dont le modèle, les modalités de fixation et de scellement ainsi que le contenu sont fixés par règlement grand-ducal.

(3) La SNCA informe sans délai le ministre de toute manipulation et de toute intervention illicite ainsi que de toute tentative de manipulation ou d'intervention illicite sur un taximètre dont elle aurait connaissance.

(4) Les prestations à fournir par la SNCA en vue notamment de la vérification et du scellement des taximètres et de leur installation sont facturées par la SNCA au demandeur de ces prestations. Le tarif qui ne peut dépasser un montant de 75 euros par prestation est fixé par règlement grand-ducal.

Chapitre VI – Tarification

Art. 15. (1) L'usage d'un taximètre répondant aux exigences du paragraphe 3 de l'article 13 est obligatoire pour les taxis même en cas d'application d'un tarif forfaitaire.

(2) Les différents paramètres à utiliser pour le calcul et l'affichage des tarifs sont les types de tarifs, unitaires ou forfaitaires, y compris la prise en charge, les plages horaires d'application, les suppléments

éventuels et les modes de paiement acceptés. Un modèle d'affichage des tarifs est arrêté par règlement grand-ducal.

(3) Tout taximètre doit être associé à un dispositif imprimeur destiné à délivrer un ticket-reçu à l'usager du taxi.

Dans ce cas, les données métrologiques transitant par l'interface entre le taximètre et le dispositif imprimeur et étant imprimés par ce dernier doivent être rigoureusement identiques aux données ayant été mesurées et calculées par le taximètre, y compris pour un tarif forfaitaire.

(4) L'application d'un tarif forfaitaire non révisable est obligatoire pour les VLC. Le client doit être informé du tarif forfaitaire convenu au moment de la réservation de la course moyennant une confirmation de commande dûment détaillée.

Chapitre VII – Notification et contrôle

Art. 16. Si les conditions d'octroi d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC ou d'une carte de conducteur ~~de taxi~~ ne sont plus remplies ainsi qu'en cas de cessation de leur validité, le ministre doit en être averti aussitôt.

Le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur ~~de taxi~~ sont remplies.

Chapitre VIII – Réclamations

Art. 17. (1) Toute réclamation en relation avec le service de taxis ou le service de VLC est adressée au ministre.

(2) Les coordonnées du service ministériel en charge de la gestion matérielle des réclamations sont affichées de manière visible sur le tableau-taxi ainsi que sur le tableau-VLC.

Chapitre IX – Traitement des données à caractère personnel

Art. 18. ~~(1) Le ministre tient un registre des exploitants de taxi, des intéressés figurant sur la liste d'attente dont question au paragraphe (4) de l'article 6 et des conducteurs de taxi.~~

~~Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes:~~

- ~~1. l'attribution et la délivrance de la licence d'exploitation de taxi, la délivrance d'une licence d'exploitation de taxi provisoire, l'extension temporaire, la modification, la transcription, le renouvellement, le duplicata et l'échange d'une licence d'exploitation de taxi;~~
- ~~2. la délivrance d'une carte de conducteur de taxi, d'un duplicata, la modification et le renouvellement de la carte de conducteur;~~
- ~~3. les inscriptions, le renouvellement et les radiations de la liste d'attente;~~
- ~~4. la gestion des réclamations visée à l'article 17;~~
- ~~5. la mise en œuvre des mesures et sanctions administratives visées à l'article 19; et~~
- ~~6. la mise en œuvre d'analyses et de recherches à des fins de planification et d'évaluation de la qualité des services de taxi après dépersonnalisation des données afférentes.~~

~~Dans l'exercice des missions leur conférées en vertu de la présente loi, les membres de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises ont accès direct, par un système informatique, au registre visé au présent paragraphe.~~

~~(2) Le ministre met en œuvre les traitements des données à caractère personnel concernant les exploitants de services de taxi, les intéressés figurant sur la liste d'attente et les conducteurs de taxi qui sont nécessaires à la réalisation des finalités énoncées au paragraphe 1er. Les dispositions de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à~~

caractère personnel s'appliquent également aux traitements de données à caractère personnel prévus par la présente loi.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur de son ministère.

(3) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1er, le ministre peut accéder aux traitements de données suivants:

- a) pour les finalités visées au paragraphe 1er points 1, 3, 4, 5 et 6, le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des conducteurs et exploitants de taxis;
- b) pour les finalités visées au paragraphe 1er points 1, 2, 3, 4, 5 et 6, le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification des conducteurs de taxis;
- c) pour les finalités visées au paragraphe 1er point 1, le fichier du registre de commerce et des sociétés exploité en vertu de la loi du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises et modifiant certaines autres dispositions légales;
- d) pour les finalités visées au paragraphe 1er point 1, le registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi du 2 septembre 2011 précitée;
- e) pour les finalités visées au paragraphe 1er points 1, 2, 4, 5 et 6, les fichiers exploités par la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises pour la tenue des avertissements taxés;
- f) pour la finalité visée au paragraphe 1er points 1 et 6, le fichier exploité par le ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les voitures immatriculées au Luxembourg;
- g) pour la finalité visée au paragraphe 1er points 2, 4, 5 et 6 le fichier exploité par le ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les permis de conduire.

(4) Les données des fichiers accessibles en vertu du paragraphe 3 sont déterminées par règlement grand-ducal.

(5) Les données pouvant être recueillies directement auprès de l'exploitant, des intéressés figurant sur la liste d'attente ou du conducteur de taxi sont les données non fournies par le registre national des personnes physiques ou le registre national des personnes morales nécessaires pour les finalités visées au paragraphe 1er points 1 à 6.

Il s'agit des données suivantes:

- a) Pour le conducteur: les données de contact, une déclaration sur les langues parlées, une photo d'identité, le certificat de participation à la séance de formation, un extrait récent du casier judiciaire;
- b) Pour l'exploitant: les données de contact, un extrait récent du casier judiciaire; pour le cas d'une licence de taxis zéro émissions: le contrat d'achat ou le contrat de crédit-bail d'un taxi zéro émissions, indiquant la date de livraison d'un taxi zéro émissions; pour le cas d'une demande de transcription: l'original ou le duplicata de la licence d'exploitation de taxi, une copie du certificat d'immatriculation et la preuve de mise hors service du taxi d'origine et pour le cas d'une demande de reprise d'activité, la convention de reprise, les certificats d'imposition établis par l'Administration des contributions et l'Administration de l'enregistrement et des domaines et les attestations en matière de cotisations de sécurité sociale;
- c) Pour l'intéressé figurant sur la liste d'attente: les données de contact.

(6) Le système informatique par lequel l'accès ou le traitement des données à caractère personnel sont opérés doit être aménagé de la manière suivante:

- a) l'accès aux fichiers est sécurisé moyennant une authentification forte;
- b) tout traitement des données reprises dans les banques et fichiers de données à caractère personnel qui sont gérés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou auxquels le ministre a

~~accès, ainsi que toute consultation de ces données ne peut avoir lieu que pour un motif précis qui doit être indiqué pour chaque traitement et consultation avec l'identifiant numérique personnel de la personne qui y a procédé. La date et l'heure de tout traitement ou consultation ainsi que l'identité de la personne qui y a procédé doivent pouvoir être retracées dans le système informatique mis en place;~~

~~c) les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de trois ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.~~

~~(7) Seules peuvent être traitées les données à caractère personnel strictement nécessaires selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 1er, points 1, 2 et 3, l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci en relation avec la licence d'exploitation de taxi ou la carte de conducteur de taxi ou la liste d'attente.~~

~~(8) Au moment de l'octroi d'une licence d'exploitation de taxis, d'une carte de conducteur ou de l'inscription sur la liste d'attente, l'exploitant ou le conducteur de taxi, de même que le titulaire de l'inscription sur la liste d'attente, sont informés individuellement par écrit:~~

- ~~1. des finalités du traitement des données;~~
- ~~2. des destinataires des données;~~
- ~~3. de leur droit d'accès aux données;~~
- ~~4. de leur droit de rectification des données;~~
- ~~5. des modalités d'exercer les droits visés aux points 3 et 4;~~
- ~~6. des conséquences du refus de fournir les renseignements demandés aux articles 3 à 10, du refus de les fournir dans le délai prescrit, ainsi que du fait de fournir intentionnellement des renseignements inexacts ou incomplets.~~

~~(9) L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour tous les agents du ministère ayant les Transports dans ses attributions à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.~~

~~(10) Le ministre est autorisé à communiquer, par des procédés informatisés ou non, des données à caractère personnel relatives aux exploitants ou conducteurs, à la SNCA, aux fins de permettre la vérification d'une licence d'exploitation en cours de traitement et aux fins de délivrance et d'apposition du tableau-taxi, de la plaque-zone-taxi et du panneau lumineux.~~

~~Les données qui peuvent être communiquées à la SNCA sont déterminées par règlement grand-ducal.~~

~~La communication se fait directement par voie électronique ou non.~~

~~(11) Les supports informatiques ou autres contenant des données à caractère personnel sont conservés dans un lieu sûr dont l'accès est sécurisé.~~

~~Le ministre prend toutes les mesures pour assurer la confidentialité et la sécurité des données conformément aux~~

~~Les données peuvent être conservées au maximum deux ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi, de la carte de conducteur de taxi ou de la radiation de l'inscription sur la liste d'attente.~~

~~(12) Le traitement ou la communication à des tiers, à l'aide de procédés informatisés ou non, de données concernant les exploitants de taxis, conducteurs de taxi ou inscrits sur la liste d'attente à des fins d'analyses et de recherches statistiques ne peut se faire que moyennant des données dépersonnalisées afin que celles-ci ne permettent pas l'identification des personnes auxquelles elles s'appliquent.~~

(1) Les informations relatives aux licences d'exploitation de taxis, aux licences d'exploitation de VLC et aux cartes de conducteurs, les renseignements contenus dans ces documents ainsi que les

informations concernant les procédures administratives y relatives sont reprises dans une banque de données nationale relative aux taxis et aux VLC. Cette banque de données est tenue par le ministre.

(2) Dans la banque de données visée au paragraphe 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 7° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
- 8° émission et gestion administrative des licences d'exploitation de taxis et des licences d'exploitation de VLC prévues à l'article 4 ;
- 9° permettre l'organisation de l'épreuve de contrôle éliminatoire pour l'obtention d'une carte de conducteur prévue à l'article 9 ;
- 10° émission et gestion administrative des cartes de conducteurs prévues à l'article 10 ;
- 11° permettre la gestion des réclamations visées à l'article 17 ;
- 12° permettre la mise en œuvre des mesures et sanctions administratives prévues à l'article 19.

(3) Les données à caractère personnel pour les fichiers énumérés aux paragraphes 1^{er} et 2 sont les suivantes :

- 13° les noms et prénoms ;
- 14° le sexe ;
- 15° la date de naissance ;
- 16° l'indication s'il s'agit d'une personne physique ou d'une société commerciale ;
- 17° le numéro d'identification national ;
- 18° l'adresse de résidence pour les conducteurs ;
- 19° l'adresse du siège social pour l'exploitant ;
- 20° le numéro de l'autorisation d'établissement pour les exploitants ;
- 21° le numéro de téléphone ;
- 22° l'adresse courriel ;
- 23° le numéro de châssis du véhicule ;
- 24° le numéro du permis de conduire.

(4) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'État et la SNCA ont la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

(5) La SNCA transmet aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

- 3° pour l'obtention de la carte de conducteur prévue à l'article 9, le nom et le prénom du candidat, le numéro d'identification national du candidat, la date de participation à l'examen de contrôle et les notes d'examen du candidat ;
- 4° pour les licences d'exploitation de taxi prévues à l'article 4, les données techniques relatives au taximètre et au certificat d'immatriculation.

(6) L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

(7) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 22, sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données.

(8) Les données sont conservées au maximum trois ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur. La photo d'identité est détruite après la production de la carte de conducteur.

Chapitre X – Mesures et sanctions administratives

Art. 19. ~~(1) Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ou encore la radiation d'un inscrit de la liste d'attente dont question au paragraphe 3 de l'article 6 dans le cas où, dans le chef de l'intéressé, une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ou de l'inscription sur la liste d'attente ne sont plus remplies.~~

~~Il peut, à titre de sanction administrative, en outre décider:~~

- ~~1) le retrait définitif de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ;~~
 - ~~a) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'échange, respectivement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi;~~
 - ~~b) en cas de cession totale ou partielle de la carte de conducteur ou de la licence d'exploitation de taxi;~~
- ~~2) la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi pour une durée maximale d'un an:~~
 - ~~a) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 20;~~
 - ~~b) en cas de non-respect de l'article 2 paragraphes 1^{er} à 3, de l'article 5 paragraphes 1^{er} à 3, de l'article 7 paragraphe 1^{er}, de l'article 11 paragraphe 1^{er}, de l'article 12 paragraphes 1^{er} à 3, de l'article 13 paragraphe 1^{er}, ou de l'article 15 paragraphe 1^{er}.~~

(1) Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur dans le cas où, dans le chef de l'intéressé, une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur ne sont plus remplies.

Il peut, à titre de sanction administrative, en outre décider :

- 1° le retrait définitif de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur :
- 2° a) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'échange, respectivement de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur ;
- b) en cas de cession totale ou partielle de la carte de conducteur, de la licence d'exploitation de VLC ou de la licence d'exploitation de taxi.
- 3° la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur pour une durée maximale d'un an :
 - a) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 20 ;
 - b) en cas de non-respect de l'article 2, paragraphes 1^{er} à 4, de l'article 5, paragraphes 1^{er} et 2, de l'article 7, paragraphe 1^{er}, de l'article 11, paragraphe 1^{er}, de l'article 12, de l'article 13, paragraphe 1^{er}, de l'article 13^{bis}, paragraphe 1^{er} ou de l'article 15, paragraphe 1^{er}.

Le retrait définitif d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC entraîne le refus de toute nouvelle demande pendant une durée de six mois à compter de la notification de retrait à l'exploitant.

Le retrait définitif d'une carte de conducteur entraîne le refus de toute nouvelle demande en obtention d'une carte de conducteur par le même titulaire.

La suspension temporaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC ou d'une carte de conducteur entraîne le refus de toute nouvelle demande de licence ou de carte de conducteur pour la même période.

(2) Les mesures visées au paragraphe 1^{er} sont prises par le ministre après avoir demandé l'avis motivé d'une commission des taxis dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

La décision du ministre est notifiée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé avec avis de réception. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. Elle devient effective le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des postes et télécommunications, la décision lui est notifiée par la Police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de ~~remettre sa licence d'exploitation de taxi ou sa carte de conducteur de taxi~~ remettre sa licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou sa carte de conducteur aux membres de la Police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision ministérielle qui devient effective le jour de la notification.

(3) Les dispositions du présent article s'appliquent également aux licences d'exploitation de taxi provisoires et aux licences d'exploitation de VLC provisoires délivrées en vertu de l'article 5.

Chapitre XI – Dispositions financières

Art. 20. (1) ~~Sont assujettis à une taxe d'instruction du dossier, qui a la nature d'un droit de timbre et qui est payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines :~~

- ~~— la délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de taxi provisoire ainsi que d'une licence d'exploitation provisoire ainsi que l'échange, conformément à l'article 25 paragraphe 2, d'une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis;~~
- ~~— la délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur de taxi;~~
- ~~— la délivrance d'un duplicata et une modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi, à une licence d'exploitation de taxi provisoire ou à une carte de conducteur de taxi ainsi que l'extension temporaire et la transcription d'une licence d'exploitation de taxi dans les conditions du paragraphe 2 de l'article 5.~~

Sont assujettis à une taxe d'instruction du dossier, qui a la nature d'un droit de timbre et qui est payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines :

- 1° la délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC, d'une licence d'exploitation de taxi provisoire ou d'une licence d'exploitation de VLC provisoire ainsi que l'échange ;
- 2° la délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur ;
- 3° la délivrance d'un duplicata et une modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi, à une licence d'exploitation de VLC, à une licence d'exploitation de taxi provisoire, à une licence d'exploitation de VLC provisoire ou à une carte de conducteur.

Le tarif de cette taxe est arrêté par règlement grand-ducal et est modulé en fonction, d'une part, du matériel et du temps requis et, d'autre part, de la complexité de l'opération demandée. Il ne peut en aucun cas dépasser le montant de 400 euros.

Le paiement de la taxe doit être prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises à l'alinéa 2. Cette taxe ne peut pas être restituée.

(2) Les exploitants de taxi et les exploitants de VLC sont en outre redevables d'une taxe annuelle, payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et dont le montant est arrêté par règlement grand-ducal. Le montant de cette taxe ne peut pas dépasser la somme de 1.500 euros.

Ils sont tenus d'en fournir la preuve de paiement dans un délai de 15 jours à compter de l'échéance de paiement de ladite taxe.

(3) Les membres de la commission visée à l'article 19 ont droit à une indemnité dont le montant est fixé par règlement grand-ducal. Il ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.

Chapitre XII – Dispositions pénales

Art. 21. (1) Sera puni d'une amende de 25 à 250 euros, le conducteur de taxi ou d'une VLC qui aura commis une ou plusieurs des infractions suivantes :

- a) stationnement ou placement ~~d'un taxi~~ en violation des dispositions de l'article 2 ;
- b) défaut d'afficher de manière visible la carte de conducteur ~~de taxi~~ pendant son service ;
- c) infraction aux dispositions ~~des paragraphes 1^{er} à 3~~ de l'article 12 ;
- d) infraction aux dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 13 ;
- e) infraction aux dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 13bis ;
- f) infraction aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 17.

~~Sera puni des mêmes amendes, l'exploitant de taxi qui aura toléré qu'un conducteur de taxi commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), c), d) et e) de l'alinéa précédent.~~

Sera puni des mêmes amendes, l'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC qui aura toléré qu'un conducteur de taxi ou d'une VLC commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), c), d) et e) de l'alinéa 1^{er}.

En cas de récidive dans le délai de trois ans à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention ou à partir du jour où une précédente condamnation judiciaire du chef d'une même contravention est devenue irrévocable, le double de l'amende est appliqué.

(2) Toutefois, sera puni d'une amende de 25 à 500 euros, l'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC qui aura commis une ou plusieurs infractions aux dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 3, des paragraphes 1^{er} et 4 de l'article 5 ainsi que du paragraphe 4 de l'article 13. Ces infractions sont appelées contraventions graves.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

Sera puni de la même peine, le conducteur de taxi ou d'une VLC qui aura commis une ou plusieurs des infractions suivantes :

- a) infractions aux dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 5 ;
- b) infractions aux dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 7 ;
- c) infractions aux dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 11 ;
- d) infractions aux dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 15.

~~Sera puni de la même peine, l'exploitant de taxi qui aura toléré qu'un conducteur de taxi commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), b) et d) de l'alinéa précédent.~~

Sera puni de la même peine, l'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC qui aura toléré qu'un conducteur de taxi ou d'une VLC commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), b) et d) de l'alinéa 3.

En cas de récidive dans le délai de trois ans à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave ou à partir du jour où une précédente condamnation judiciaire du chef d'une même contravention grave est devenue irrévocable, le maximum de l'amende est prononcé.

(3) En cas de contraventions ou de contraventions graves punies en vertu des dispositions des paragraphes 1^{er} et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés conformément aux dispositions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, par les membres de la Police grand-ducale, habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale, ainsi que par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises.

Des avertissements taxés peuvent également être décernés par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la présente loi, en cas de contraventions ou de contraventions graves aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord.

(4) Un catalogue groupant les contraventions et les contraventions graves suivant les montants des taxes à percevoir est établi par règlement grand-ducal.

Art. 22. Les infractions aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution sont recherchées et constatées par les membres de la Police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises.

Dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la présente loi, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution

- a) des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions ;
- b) des dispositions du Code de la consommation pour autant qu'elles concernent l'indication des prix des services de taxis.

Dans l'exercice des fonctions visées au présent article, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises, ont la qualité d'officiers de police judiciaire.

Art. 23. Les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui décernent un avertissement taxé dans le cadre de la présente loi, en informent par voie électronique le ministre dans les 15 jours suivant le règlement de la taxe.

Le procureur général d'Etat informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises dans le cadre de la présente loi.

Art. 24. (1) Sans préjudice de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, les membres de la Police grand-ducale sont en droit d'immobiliser un taxi ou une VLC sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du taxi ou de la VLC au moyen d'un système mécanique, lorsque le conducteur du taxi ou de la VLC qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la présente loi, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

(2) Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un taxi ou une VLC sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du taxi au moyen d'un système mécanique, lorsque :

- 1. le conducteur du taxi ou de la VLC qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la présente loi ou à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 ;
- 2. le taxi ou la VLC présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation ;
- 3. il se révèle que la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le taxi ou la VLC en question depuis plus de 60 jours.

(3) Dans les cas respectivement visés aux paragraphes 1er et 2, les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ont le droit de retenir les docu-

ments de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Chapitre XIII – Dispositions transitoires

Art. 25. (1) Une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 précitée peut être échangée, pour une durée de validité de cinq ans et pour la zone correspondante dont question au paragraphe (1) de l'article 6, par le ministre contre une licence d'exploitation de taxi au sens de la présente loi, dans les six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi et sur demande du titulaire présentée par lettre recommandée avec avis de réception.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 19, ces licences peuvent être renouvelées aux conditions de la présente loi.

Art. 25bis. Toute licence d'exploitation de taxi valable émise avant le 1^{er} janvier 2022 est automatiquement échangée contre une licence d'exploitation de taxi aux termes de la présente loi.

Art. 26. (1) Le conducteur de taxi prouvant dans son chef l'exercice continu de l'activité de chauffeur de taxi pendant un an avant l'entrée en vigueur de la présente loi est dispensé de la participation à la séance d'information prévue à l'article 9.

(2) Une carte de conducteur de taxi au sens de la présente loi peut lui être délivrée par le ministre dans les six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi et sur leur demande présentée par lettre recommandée avec avis de réception.

(3) Sans préjudice des dispositions de l'article 20, ces cartes peuvent être renouvelées aux conditions de la présente loi.

Art. 26bis. Les cartes de conducteur de taxi délivrées avant le 1^{er} janvier 2022 restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

Les conducteurs de VLC sont exempts de l'obligation de présenter une carte de conducteur jusqu'au 1^{er} janvier 2023.

Chapitre XIV – Nouveaux engagements de personnel

Art. 27. Pour l'application des dispositions de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à procéder au cours de l'année 2016 à l'engagement de deux employés de la carrière D pour le compte du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des transports.

Chapitre XV – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 28. L'article L.112-8 du Code de la consommation est modifié comme suit :

(1) Le premier alinéa du paragraphe (1) est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Tout professionnel, à l'exception des professions libérales, doit, sans préjudice des dispositions légales ou réglementaires propres à sa profession ou à son domaine d'activité, indiquer au consommateur les tarifs unitaires ou forfaitaires toutes taxes comprises des prestations les plus courantes qu'il propose. »

(2) Au paragraphe 2, deux nouveaux alinéas sont insérés entre le 1^{er} et le deuxième alinéa, avec le libellé suivant :

« Dans le cadre des services de taxis, les tarifs doivent être affichés à l'extérieur et à l'intérieur du taxi. Les modalités de l'affichage peuvent être arrêtées par règlement grand-ducal. »

Art. 29. Est abrogée la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis.

Chapitre XVI – Dispositions finales

~~**Art. 30.** La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis ».~~

Art. 30. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: « Loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et des voitures de location avec chauffeur ».

Art. 31. La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*

ANNEXE

(abrogé par la loi du ...)

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics – Département de la Mobilité et des Transports
Auteur(s) :	Alain DISIVISCOUR et Jean-Paul MAAS
Téléphone :	247-84478 et 247-84956
Courriel :	alain.disiviscour@tr.etat.lu et jean-paul.maas@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de loi a pour objectif de modifier la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des taxis en y intégrant le volet relatif aux voitures de location avec chauffeur afin d'harmoniser les droits et obligations relatif au secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur, d'apporter des améliorations qualitatives quant à l'obtention de la carte de conducteur et finalement l'abolition des zones ainsi que du contingent limité du nombre de taxis.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	Non
Date :	17/12/2020

Mieux légiférer

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

Si oui, laquelle/lesquelles : Administration de la douane et des accises, Police Grand-Ducale, Fédération des Taxis, Conseil à la Concurrence, CNPD

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :
- Entreprises/Professions libérales : Oui ☒ Non ☐
 - Citoyens : Oui ☒ Non ☐
 - Administrations : Oui ☒ Non ☐
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a.¹ ☒
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui ☒ Non ☐
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui ☒ Non ☐
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui ☒ Non ☐
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui ☐ Non ☒
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
SNCA pour les données relatives au véhicule (marque, modèle, valeurs environnementales, numéro de plaque)
CTIE : RNPP resp. Registre national des personnes morales pour les données relatives aux conducteurs et exploitants (nom, prénom, adresse, date de naissance, sexe)
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
Extension banque de données existante aux VLC
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

1 N.a. : non applicable.

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

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

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
a) simplification administrative, et/ou à une Oui ☒ Non ☐
b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui ☒ Non ☐
Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui ☒ Non ☐
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
Adaptation de l'applicatif TR.TAX pour la date d'entrée en vigueur prévue au 1er janvier 2022 au plus tard
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

Egalité des chances

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

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7762/01

N° 7762¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

P R O J E T D E L O I**modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(11.2.2021)

1. Le présent projet de loi a pour objet de modifier la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

2. L'un des buts de cette loi a été de renforcer la concurrence dans le secteur au bénéfice des clients. Mais au courant des dernières années, la pratique a démontré certaines défaillances dans le secteur. Le but du présent projet est de remédier à ces défaillances.

**Inclusion des services de voiture de location avec chauffeur (VLC)
dans la législation « taxis »**

3. Les auteurs du projet de loi désirent désormais inclure les voitures de location avec chauffeur (VLC) dans la législation, considérant qu'elles offrent depuis toujours des services similaires aux services de taxis. Toutefois, au niveau législatif actuel, l'usage des VLC est uniquement réglementé par l'article 56*bis* du Code de la Route, avec des règles trop imprécises par rapport au secteur des taxis, notamment en ce qui concerne les infractions.

4. En outre, depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les taxis en 2016, les clients bénéficient d'un certain nombre de droits lors de l'utilisation d'un service de taxi, alors que pour l'utilisation d'une VLC ces droits n'existent pas. Le présent projet vise à remédier à cette lacune.

5. Les modes de fonctionnement entre les taxis et les VLC se distinguent en particulier par leur façon de prise en charge de clients :

Les taxis peuvent être hélés en cours de route ou à des emplacements réservés pour les taxis. Au courant des dernières années la pratique de la réservation préalable par l'intermédiaire de services en ligne ou des centres d'appels a toutefois connu une énorme croissance. Pour les taxis, les courses qui sont ad hoc respectivement hélés sur la route se font au prix par kilomètre avec un tarif par minute en cas d'attente ou de marche lente (< 15-20 km/h). Les courses commandées à l'avance sont en général à titre forfaitaire.

Les VLC de leur côté sont en général commandées en avance et ceci à des délais assez importants de plusieurs heures jusqu'à quelques jours. Les clients qui utilisent ces types de services sont soit des patients en traitement médical continu (CNS) ou des clients qui désirent être conduits moyennant des véhicules haut de gamme faisant abstraction de toute enseigne de type taxi. Les prix de ces courses sont de manière générale fixés à l'avance.

6. Au vu de ces différences et suite à des concertations avec la Fédération des Taxis, il est proposé ici de limiter le champ d'application des VLC aux courses commandées à l'avance, afin de ne pas faire concurrence aux taxis en train d'attendre leurs clients aux endroits réservés à cette fin. De plus, l'exploitant de VLC aura l'obligation de fixer à l'avance le prix de la course moyennant un montant forfaitaire en tenant compte qu'aucun appareil technique ne doit être installé (tel qu'un taximètre) sur les VLC et qu'il y a en conséquence lieu de protéger le client contre tout abus en ce qui concerne le tarif de la course.

7. De plus, afin de garantir un contrôle simple et efficace par les membres de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises, il est indispensable que chaque course réservée au préalable soit dûment documentée. Il en est de même pour le délai qui doit être respecté entre la commande et la prise en charge du client.

8. Comme les conditions d'accès à la profession seront identiques à celles des taxis, à savoir que l'exploitant doit détenir une autorisation d'établissement pour l'exploitation de taxis et de VLC, le risque du non-respect des conditions du droit de travail et de la sécurité sociale peut, de l'avis des auteurs du projet de loi, ainsi être limité.

Abolition des zones géographiques

9. Avant 2016, le secteur des taxis était divisé en 44 zones communales. La loi de 2016 l'a réorganisé en 6 zones géographiques.

Les auteurs du projet de loi sont d'avis qu'avec l'arrivée de nouvelles centrales d'appels et notamment l'avènement de la technologie (smartphones et applications), le bienfondé de diviser le pays en zones doit être mis en cause.

Depuis un certain temps déjà on remarquerait ainsi que de nombreux taxis d'autres zones circulent dans le centre du pays (zone de validité géographique 1), notamment dans et autour de la Ville de Luxembourg. Ceci serait entre autres dû au principe de fonctionnement de ces centres d'appels. Un adhérent ne recevrait des courses que lorsqu'il est proche du client demandeur. Or, si un taxi de la zone ne circulerait que dans sa propre zone, il n'obtiendrait quasiment jamais de course.

Au vu de cette situation de fait, il est proposé d'abolir les zones géographiques au profit d'une seule zone nationale.

Abolition de la limitation du nombre de licences

10. Les auteurs du projet de loi reconnaissent à ce jour ignorer le nombre exact de VLC opérant sur le Grand-Duché de Luxembourg. Mais afin de permettre au marché de faire jouer la concurrence du marché et de permettre enfin une baisse des prix, ils ont décidé, à l'instar des taxis, de ne pas limiter le nombre de licences des VLC.

Le Gouvernement espère en outre mettre fin avec cette libéralisation, à la pratique illégale de sous-location des licences.

Pour la CSL persiste toujours la crainte que la libéralisation des prix de taxis se traduise en fin de compte en une augmentation subséquente des tarifs applicable au secteur.

Formation des chauffeurs

11. L'obtention d'une carte de conducteur de taxi est actuellement soumise à la condition de suivre une séance d'information. Celle-ci a une durée d'une journée et porte sur la législation et sur les notions de base en premier secours et gestion des conflits. Un contrôle non-éliminatoire est effectué en fin de séance. Le projet prévoit d'adapter les conditions d'obtention de la carte de conducteur de façon à procéder dorénavant à un test éliminatoire. Ce test doit porter sur les matières essentielles du métier de chauffeur et taxi et de VLC. Les chauffeurs de VLC seront désormais clairement soumis à la même condition d'obtention de la carte de conducteur pour taxi ou pour VLC.

La CSL rappelle qu'elle a déjà par le passé demandé à ce que la formation des chauffeurs comprenne un volet de formation spécifique pour les exploitants et chauffeurs de taxis appelés à assurer occasionnellement des transports de personnes infirmes ou à mobilité réduite. Au minimum, il s'impose de prévoir une formation obligatoire de premiers secours à charge de chaque conducteur de taxi ou de VLC 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 ou de VLC 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 personnes employées dans le secteur du transport.

En ce qui concerne le transport de personnes malades ou infirmes en véhicule sanitaire léger (VSL) prévu à l'article 132¹ des statuts de la CNS, il faut constater que le titulaire d'une autorisation d'établissement pour l'exercice de cette activité de transport de personnes, n'a pas besoin de maîtriser les cours élémentaires de secourisme pour faire face à un potentiel malaise d'un patient en cours de transport. Contrairement à la France et à la Belgique qui entourent l'exercice de cette activité de règles plus strictes notamment en termes de formation de secourisme. La CSL est d'avis que le Luxembourg devrait s'inspirer des législations de ses pays voisins afin d'assurer la prise en charge des passagers malades ou infirmes qui ont besoin que leur transport soit assuré dans des conditions spécifiques.

Limites d'âge pour exercice du métier de chauffeur de taxi ou de VLC

12. Le projet propose l'introduction d'une limite d'âge pour l'exercice du métier de chauffeur. A l'instar d'autres pays européens, cette limite est fixée à 21 ans, étant donné que l'exercice de ce métier requiert une certaine maturité. L'âge maximal est fixé à 70 ans.

La CSL s'interroge quant à la limite d'âge maximal de 70 ans. Elle rappelle que l'âge de la retraite normal est de 65 ans et que l'Etat luxembourgeois devrait s'assurer de mettre à disposition de ses citoyens des mécanismes de soutien et de prise en charge adéquats pour que des personnes de plus de 65 ans n'aient plus besoin de travailler pour subvenir à leurs besoins.

Droits et devoirs des conducteurs

13. Les droits et devoirs pour les conducteurs de VLC sont en grande partie alignés à ceux des conducteurs de taxi, tout en étant adaptés aux spécificités des services des VLC.

Partant, les grandes lignes des règles actuelles sont reprises avec quelques modifications :

- Le chargement d'un client aux alentours d'un emplacement réservé aux taxis reste à 50 mètres. Cependant, cette distanciation ne s'applique plus lorsque le taxi ou la VLC peut se prévaloir d'une commande préalable dûment documentée.
- La notion de refus de course à courte distance est supprimée.
- L'acceptation de paiements par carte bancaire est rendue obligatoire, mais les paiements en espèce restent possibles selon le contenu des articles du projet de loi. **La CSL est d'avis que le droit pour le client de payer en espèces devrait aussi être clairement inscrit dans la loi elle-même et ne pas seulement résulter des travaux préparatoires.**
- Il est désormais interdit de fumer dans un taxi.
- Il est interdit aux conducteurs de prendre en charge des clients qui ont effectué une commande préalable pour un autre taxi.
- En ce qui concerne les tickets-reçus, le contenu de ceux-ci est adapté en imposant à l'avenir l'indication du lieu de départ et d'arrivée ainsi que des arrêts intermédiaires d'une course. Ces informations sont particulièrement vitales dans le contexte de la gestion des réclamations. Le ticket ne doit plus obligatoirement être imprimé sur papier, mais peut aussi être délivré électroniquement au client.
- Il est proposé de remplacer le principe du trajet le plus court par le principe du trajet économiquement le plus favorable pour le client.
- La provision qui peut être facturée pour courses à l'étranger est désormais limitée à 250€.
- Le droit de demander une taxe de nettoyage est introduit. L'indemnité maximale est fixée à 250€. Une telle demande doit être justifiée et être dûment documentée notamment par la prise de photos.
- A l'instar des taxis, la publicité est également autorisée sur les VLC, avec toutefois l'interdiction d'apposer une publicité qui fait allusion sous forme textuelle ou graphique à des services de taxis et qui risquerait de tromper les clients.
- La signalisation des taxis reste inchangée à part l'introduction d'une vignette-taxi apposée dans la fenêtre arrière indiquant le numéro de licence. Son objectif principal est de permettre aux autorités

¹ Par transport en véhicule sanitaire léger (VSL), on entend le transport effectué au moyen d'un véhicule spécialement équipé pour le transport en position assise de personnes nécessitant une aide technique pour se déplacer (à l'exclusion d'un brancardage).

de contrôle une identification d'un taxi en cours de route. La même obligation est prévue pour les VLC (vignette-VLC). De manière générale, l'identification des VLC est plus sobre que celle des taxis et se limite à des plaquettes d'identification sur la carrosserie avant gauche et droite du véhicule.

*

14. La CSL exprime ses plus vives critiques en raison du fait que les syndicats représentant les salariés du secteur, n'ont pas été consultés avant l'élaboration du présent projet de loi, contrairement aux représentants des employeurs du secteur. Ce qui est inacceptable, les salariés de ce secteur étant autant concernés par le présent projet de loi que leurs employeurs.

15. Elle salue néanmoins l'objectif poursuivi par le projet de loi qui vise à inclure dans les règles sectorielles relatives aux services de taxi, les services de VLC et faire ainsi en sorte que ceux-ci soient clairement tenus de fonctionner dans un cadre réglementé et dans le respect de règles largement identiques aux services de taxi, de façon à éviter toute concurrence déloyale. Néanmoins, la CSL s'interroge sur l'intérêt de faire une différence entre des taxis et des VLC. Elle se demande si le Luxembourg ne devrait prévoir qu'un seul type de véhicules pour assurer le transport individuel de personnes, à savoir des taxis.

16. Les auteurs du projet de loi espèrent qu'en ouvrant et libéralisant encore d'avantage le marché du transport individuel de personnes, les prix des courses vont baisser. La CSL rappelle qu'il résulte néanmoins d'une étude de l'Observatoire de la formation des prix de l'année 2019² que le prix des courses de taxi ont augmenté depuis la réforme de 2016. Or cette réforme constituait un premier grand pas vers la libéralisation du secteur, avec comme but notamment de faire baisser le prix des courses.

Ainsi est-il légitime de s'interroger si un encadrement légal des prix des courses à l'image de ce qui se pratiquait avant la réforme de 2016, ne serait pas une meilleure approche, tout en se basant sur des critères objectifs pour définir les tarifs et en considérant aussi bien l'intérêt des exploitants, des salariés et des clients du secteur.

Une telle approche se justifie d'autant qu'il appartient à l'Etat de garantir que le transport individuel de personnes soit un service abordable et accessible à tous les usagers. Ce service s'apparente en effet à un service public que l'Etat se doit d'organiser de façon à garantir son accès universel. Il représente un complément indispensable au transport collectif de personnes, couvrant des besoins élémentaires qui ne peuvent être couverts par ce dernier.

En outre faut-il avoir conscience du fait qu'il n'est à ce jour pas facile pour le client de comparer ou rien que de connaître les prix pratiqués par les différents prestataires. Il ne lui est ainsi pas possible de faire un choix réfléchi du prestataire. Pour les clients qui après une hospitalisation, doivent recourir aux services d'un taxi pour les ramener chez eux ou alors les transporter dans une autre infrastructure de soins, la situation est encore plus compliquée alors qu'ils doivent avoir recours à l'aide du personnel hospitalier pour leur organiser la course. De ce fait, ils n'ont aucun choix du prestataire et doivent payer le tarif requis ce dernier. Une fixation officielle des prix apporterait ainsi non seulement de la transparence, mais permettrait aussi de remédier à ces problèmes.

17. Le présent projet de loi ne se préoccupe en outre pas du tout de la situation sociale des travailleurs de ce secteur. Or, nous le savons, les salariés de ce secteur travaillent souvent dans des conditions difficiles tout en souffrant du non-respect des règles de droit social par leur employeur, que ce soit en termes de durée du travail, de paiement du salaire ou encore au niveau de leur affiliation à la sécurité sociale.

Ainsi le problème des « faux indépendants » est un problème réel dans ce secteur qui doit impérativement être pris en compte dans le cadre de la présente réforme.

² Analyse de l'évolution des prix des courses de taxis au Luxembourg – Mise à jour 2019 de l'Observatoire de la formation des prix

L'introduction de l'obligation pour un exploitant de taxi ou de VLC d'être le propriétaire du véhicule ou alors le détenteur à condition que le véhicule soit la propriété d'une entreprise de crédit-bail est certes un pas dans la bonne direction (selon les auteurs du projet de loi, cette obligation a pour finalité d'empêcher l'exploitant de forcer le chauffeur/conducteur qu'il emploie, de mettre son propre véhicule à disposition de l'exploitant pour effectuer les courses). De même l'interdiction prévue par la future loi d'utiliser un véhicule routier équipé « VLC » (tableau VLC, plaque VLC et vignette avec le numéro de licence de l'exploitant) autrement qu'en tant que VLC (cette règle existe déjà pour les taxis), devrait dans l'espoir des auteurs du projet de loi contribuer à éviter que des chauffeurs/conducteurs soient contraints à mettre leurs véhicules personnels à disposition de leur employeur/exploitant.

Néanmoins, ces garde-fous sont-ils suffisants pour empêcher une entreprise de type Uber d'avoir massivement recours aux services de particuliers qui exploitent en nom propre avec leur propre licence et leur propre véhicule, en organisant via une plateforme « Uber » le travail de ces particuliers tout en leur imposant des conditions de travail « Uber » et tout en les considérant comme des indépendants ? Et donc en les faisant de fait travailler en contournant la législation sociale du pays. Cela d'autant que les licences ne seront avec le présent projet de loi plus limitées en nombre, les particuliers possédant un véhicule pourront sans trop de difficultés obtenir une licence de VLC.

Ce risque étant réel, il est d'autant plus important que l'Etat réglemente le travail proposé et organisé par des plateformes électroniques. La digitalisation du monde du travail ne doit pas mener à la précarité des personnes qui travaillent.

La CSL rappelle qu'elle a récemment déposé une proposition de loi tendant à réglementer le travail par plateforme en posant le principe d'une présomption de contrat de travail avec la plateforme. La CSL fait ainsi un vif appel aux responsables politiques de se préoccuper de la situation des personnes travaillant ou proposant leurs services par l'intermédiaire d'une plateforme électronique et de prendre sa proposition de loi en compte.

18. Les autorités doivent mettre l'accent sur le contrôle des conditions de travail dans le secteur des taxis, détecter et sanctionner les situations de « faux indépendants » et mettre ainsi un terme à l'exploitation des personnes travaillant pour autrui dans ce secteur.

19. En outre, faut-il s'assurer que les salariés du secteur des taxis soient payés correctement et que les règles légales en matière de salaire social minimum soient respectées. Le fait qu'un chauffeur/conducteur de taxi ou VLC prestant ses services pour un exploitant de services de taxi et/ou VLC, dispose de sa carte de conducteur, cela devrait d'ailleurs être considéré comme preuve suffisante d'une qualification lui donnant au minimum droit au salaire social minimum pour travailleurs qualifiés.

Cela d'autant que l'objectif visant à faire baisser les prix des courses se fera le cas échéant au détriment des chauffeurs dont les salaires sont, dans la pratique, directement liés aux revenus qu'ils génèrent. Or si ces revenus diminuent à la suite de la nouvelle réforme, les chauffeurs de taxi risquent également de perdre une grande partie de leur revenu.

20. La CSL est de surcroît d'avis que le fait qu'un exploitant ne respecte pas ses obligations en matière de droit du travail, de sécurité sociale ou en matière fiscale, cela doit être sanctionné par le retrait de sa licence.

21. Quant à la suppression des zones géographiques, l'on peut craindre que la concurrence entre les entreprises du secteur augmente plutôt que de baisser et que la grande majorité des exploitants va vouloir travailler dans le centre du Luxembourg, région la plus fréquentée. Cette concurrence risque de se faire au détriment des chauffeurs.

En outre il y a un fort risque que les zones moins intéressantes du point de vue commercial, tel le nord du pays qui compte moins de clients, se retrouvent désertées de taxis et VLC du fait de la suppression des zones géographiques.

*

22. La CSL ne peut dans l'état actuel du projet de loi pas y marquer son accord. Elle demande qu'il soit amendé sur base des remarques formulées dans le présent avis.

Luxembourg, le 11 février 2021

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

La Présidente,
Nora BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7762/02

N° 7762²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(15.3.2021)

RESUME STRUCTURE

La Chambre des Métiers souscrit à l'utilité de réformer la loi actuelle afin d'adapter l'activité artisanale de loueur de taxi et de voitures de location aux évolutions constatées en termes de mobilité des personnes.

En effet, des investissements publics très importants ont été réalisés ces dernières années pour promouvoir l'attractivité des transports publics, avec comme point d'orgue, la gratuité de tous les transports publics depuis le 1^{er} mars 2020.¹

La Chambre des Métiers est d'avis que les taxis et les VLC ont un rôle essentiel à jouer dans cette évolution afin d'inciter les personnes à changer d'habitude et de ne pas prendre systématiquement leur voiture personnelle pour circuler dans le pays.

Les services de taxi et de VLC ont donc leur importance sociale – les transports publics ne pouvant pas répondre à toutes les demandes – et ils sont aussi pourvoyeurs d'une image de marque du Grand-Duché.

Pour ces différentes raisons, la Chambre des Métiers propose certaines modifications afin que les services des voitures de location avec chauffeur (VLC), soit mieux caractérisés par rapport au service des taxis, et que les règles soient mieux adaptées.

En ce qui a plus spécifiquement trait aux taxis, si la Chambre des Métiers prend note de la tentation de laisser la libre concurrence dicter les règles du jeu, elle attire l'attention du gouvernement sur le fait que le secteur est aujourd'hui très endetté alors qu'il subit, depuis déjà une année, comme les autres secteurs de l'événementiel, la baisse drastique du nombre de leurs clients en raison de la pandémie de la Covid-19, et que les perspectives pour 2021 restent très mauvaises.

Il est dans ce contexte important de revoir le projet de loi qui est proposé afin que le cadre légal soit mieux adapté à l'exercice de l'activité de taxi et de VLC, tant pour les professionnels du secteur que pour les consommateurs.

Aussi, il est proposé une série de mesures alternatives à l'option de la dérégulation, qu'il s'agisse d'augmenter les contrôles, de prévoir certaines contraintes aux exploitants, ou d'apporter plus de souplesses concernant la gestion administrative des licences.

Si cependant une ouverture à la concurrence était finalement retenue pour le service de taxis, il est demandé, eu égard au fort endettement du secteur, qu'une période transitoire adaptée soit prévue afin de ne pas réduire à néant les investissements et efforts réalisés jusqu'à ce jour.

Il est aussi demandé que cette réglementation, dont l'objectif est d'organiser l'activité artisanale de loueur de taxi et de voitures de location, n'impose pas de normes environnementales pour les véhicules, alors que les contraintes proposées ne sont, ni justifiées, ni adaptées aux différents services que recouvrent en réalité cette activité.

*

¹ Cette évolution s'inscrit dans le cadre du développement par le Ministère d'un « concept de transport multimodal » (www.modu2.lu)

Par sa lettre du 27 janvier 2021, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

*

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis, dont l'entrée en vigueur est prévue le 1^{er} janvier 2022, propose de moderniser la loi actuelle avec une réglementation pour les voitures de location avec chauffeurs (ci-après « VLC »), une ouverture totale du marché des taxis à la concurrence avec la suppression des zones géographiques et des quotas de licences, des nouvelles règles pour les conducteurs concernant à la fois l'accès à la profession et les règles déontologiques, et la nouvelle notion de « flotte » de véhicules afin de contraindre les exploitants à réduire les émissions de CO₂.

1.1. Les voitures de location avec chauffeurs (VLC)

Le projet de loi sous avis ajoute, au fil de l'actuelle loi organisant les services de taxi, des dispositions pour les VLC afin, suivant l'exposé des motifs, de conférer aux utilisateurs de VLC les mêmes droits que ceux reconnus aux utilisateurs des taxis.

Poursuivant cet objectif de protection des utilisateurs, il est prévu, d'une part, que le conducteur devra disposer d'une carte de conducteur et respecter certaines règles, et, d'autre part, que le service des réclamations et les mesures et sanctions administratives actuellement prévues pour les taxis seront étendus aux VLC.

A l'instar des taxis, le titulaire d'une licence d'exploitation de VLC – qui doit disposer d'une autorisation d'établissement² – devra être le propriétaire du véhicule immatriculé en tant que VLC.³

Il est aussi prévu de limiter l'activité des VLC aux « *services sur commande préalable dûment documentée* » dont « *les délais et modalités de la commande ainsi que le contenu de la confirmation de commande sont déterminés par règlement grand-ducal* ». ⁴ Suivant le commentaire des articles, il est envisagé d'imposer pour les VLC une commande au moins une heure à l'avance.

Le prix pour les VLC doit obligatoirement être fixé à l'avance et de manière forfaitaire non révisable⁵ et il est renvoyé à un règlement grand-ducal le soin de fixer « *les modalités de la documentation de commande* ». ⁶

Concernant les véhicules pouvant être utilisés comme VLC, le projet de loi sous avis limite les VLC aux voitures qui ont, en plus du conducteur, entre quatre et huit places assises.

Aux fins de l'immatriculation, les VLC doivent respecter certaines conditions fixées de manière quasiment identique que pour les taxis, à l'exception du taximètre, et du panneau lumineux « TAXI » qui sont des équipements techniques spécifiques pour les taxis.

Contrairement aux taxis, sur lesquels une publicité est autorisée sur la carrosserie, « *toute forme de publicité ou indication faisant allusion à des services de taxis est interdite sur une VLC* ». ⁷

En raison de l'activité exclusivement liée à une commande préalable, aucune restriction territoriale ou quantitative n'a été retenue pour l'activité des VLC, dont le nombre est aujourd'hui estimé à environ 1.020 voitures immatriculées en tant que tel, mais dont « *seulement quelques 300 opèrent effectivement dans le cadre d'une prestation de service de transport occasionnel rémunéré de personnes* ». ⁸

Si la Chambre des Métiers apprécie très favorablement que les VLC soient réglementées, et que ce service soit distingué de celui des taxis, elle propose que certaines règles soient mieux précisées et adaptées (cf. 2^{ème} partie ci-après).

² Suivant le droit d'établissement, l'activité de « Loueur de taxi et de voitures de location » est une activité artisanale (ou activité d'« artisan taxi »), qui occupe à ce jour 1.663 personnes avec 283 exploitants affiliés à la Chambre des Métiers.

³ Projet d'article 3.

⁴ Projet d'article 2 paragraphe 4.

⁵ Projet d'article 15 paragraphe 4.

⁶ Projet d'article 2 paragraphe 1.

⁷ Projet d'article 13 bis paragraphes 1^{er} et 2

⁸ Commentaire des articles, ad. Article 6.

1.2. Abolition des zones géographiques et de la limitation du nombre des taxis

• Abolition des zones géographiques

Le projet de loi sous avis propose de supprimer les six zones géographiques actuelles au motif que cette division ne serait plus justifiée avec « *l'arrivée de nouvelles centrales d'appels et notamment l'avènement de la technologie (smartphones et applications)* »⁹ et le constat que beaucoup de taxis d'autres zones que la zone 1 circulent dans cette zone afin d'augmenter leurs chances d'être contacté par leurs centrales d'appel, et aussi que nombre de petits exploitants de la zone 1 préféreraient travailler à leur propre compte sans être liés à une centrale d'appel.

Le risque d'une désertification des taxis zones rurales ne se poserait pas, suivant les auteurs du projet de loi sous avis, car ce problème ne s'est pas posé à la suite de la réforme de 2016 qui a réduit les zones de 44 à 6.

• Abolition de la limitation du nombre des taxis

Le projet de loi sous avis propose d'ouvrir complètement le marché à la concurrence en supprimant le quota des licences de taxi.

Suivant le commentaire des articles, l'objectif est de faire baisser le prix des courses de taxi.

La suppression du quota de licences, associée à une procédure d'obtention des licences digitalisée et simplifiée, permettra aussi, selon le projet, de donner plus de latitude aux exploitants d'augmenter ou de réduire le nombre de leurs véhicules en fonction du volume d'activité.

Il est aussi proposé de supprimer l'actuelle liste d'attente en vue de l'octroi d'une licence de taxi, ainsi que la possibilité « d'extension temporaire » d'une licence de taxi qui était prévue pour permettre à un exploitant de remplacer pour une très courte durée un véhicule de taxi hors service par un « taxi de remplacement » en vue de sa remise en service ou de son remplacement définitif.

Il est enfin avancé que la fin du quota des licences de taxi mettra un terme à la pratique illégale de sous-location de licences, ou à la sous-utilisation de licences réalisée à la seule fin de limiter l'entrée de nouveaux arrivants dans le marché.

Le secteur remet en question les effets escomptés de l'abolition des zones géographiques et du nombre limité des licences, et estime que cette libéralisation du marché des taxis risque de générer d'autres dysfonctionnements.

La Chambre des Métiers propose, eu égard au fort endettement du secteur, des solutions alternatives plus nuancées et ciblées que de laisser le marché des taxis s'autoréguler avec une libre concurrence (cf. 2ème partie ci-après).

1.3. Les nouvelles règles pour l'obtention d'une carte de conducteur de taxi et de VLC

Le projet de loi sous avis, considérant qu'une grande partie des conducteurs roulent à la fois des taxis et des VLC, propose d'appliquer pour les conducteurs de VLC la même exigence que celle prévue pour les taxis, à savoir de posséder une carte de conducteur de taxi.

Les conditions d'attribution de la carte de conducteur ont été modifiées, tant en ce qui concerne la formation, que les critères à remplir, avec des dispositions transitoires.

Il est aussi prévu d'étendre aux VLC l'obligation actuellement prévue pour les taxis d'afficher la carte de conducteur « *de manière visible* » pendant le service.¹⁰

• Concernant la formation de conducteur

Le projet de loi sous avis envisage de ne plus faire dépendre l'attribution de cette carte d'une obligation formelle de suivre une séance d'information, mais d'exiger de passer un contrôle éliminatoire dont le contenu et les modalités seront à déterminer par règlement grand-ducal.¹¹

⁹ Exposé des motifs page 2.

¹⁰ Projet d'article 11 paragraphe 3 nouveau.

¹¹ Projet d'article 9.

La participation à l'examen serait payante, avec un tarif maxima de 100 euros, et sous l'autorité du ministre, et la possibilité d'en déléguer l'exécution à la Société nationale de circulation automobile S.à r.l. (ou « SNCA ») .

Suivant le commentaire des articles, il est prévu que la formation serait dispensée de manière gratuite par une plateforme d'apprentissage en ligne.¹²

• *Concernant les critères à remplir*

La condition d'être titulaire d'un permis de conduire valable depuis deux ans au moins est précisée par une condition d'âge minimal de vingt-et-un ans, et un âge maximal à ne pas dépasser de soixante-dix ans a été ajouté.

L'appréciation de l'honorabilité du conducteur est maintenue avec cependant la règle que l'analyse des antécédents judiciaires sera limitée aux cinq années qui précèdent la demande de l'obtention de la carte de conducteur.

On notera que la carte de conducteur devra être renouvelée tous les cinq ans, au lieu des dix ans comme actuellement, et que l'épreuve éliminatoire ne sera pas exigée pour le renouvellement de la carte.

• *Les dispositions transitoires*

Des dispositions transitoires sont prévues en distinguant les conducteurs de taxis des conducteurs de VLC.

- Pour les cartes de conducteurs de taxi qui sont délivrées avant le 1^{er} janvier 2022, ces cartes resteront valables jusqu'à leurs dates d'expiration, soit dix ans, puis devront être renouvelées suivant les nouvelles règles.
- Pour conducteurs de VLC qui ne disposeraient pas de carte de conducteur de taxi – avant semble-t-il la date d'entrée en vigueur de la loi – ces derniers devront se conformer aux nouvelles exigences pour obtenir leur carte, et donc passer l'examen, avant le 1^{er} janvier 2023.

Le secteur apprécie très positivement ces nouvelles règles dans leurs principes en ce qu'elles augmentent les exigences pour devenir conducteur de taxi ou de VLC et visent l'objectif d'assurer une certaine qualité et une certaine sécurité à ces services de transport de personnes.

Il est cependant proposé que la formation et l'examen des conducteurs soient aménagés de manière différente afin que l'accent soit mis, non pas sur le test éliminatoire, mais sur plutôt sur la formation pratique, et que la Chambre des Métiers se propose d'organiser cette formation.

La limite d'âge de 70 ans apparaît trop stricte et devrait être adaptée en fonction des capacités réelles de chaque conducteur qui pourraient être appréciées par la médecine du travail (cf. 2ème partie ci-après).

1.4. Les droits et devoirs du conducteur

Les règles applicables aux conducteurs de taxi ont été modifiées, et certaines de ces règles sont aussi applicables pour les conducteurs de VLC, comme listé ci-après :

- il ne sera plus interdit à un conducteur de taxi de prendre en charge un client à moins de 50 m d'un emplacement réservé si le conducteur justifie d'une commande préalable ;
- il sera désormais interdit pour un conducteur de taxi de prendre en charge un client qui aurait effectué une réservation préalable auprès d'un autre taxi ;
- il ne sera plus possible pour un conducteur de taxi de refuser de prendre en charge un client pour une course de courte distance, alors que cette possibilité est aujourd'hui prévue concernant la prise en charge sur les emplacements réservés ;
- les conducteurs de taxi et de VLC seront tenus d'accepter le paiement par carte bancaire, respectivement, pour les conducteurs de taxi, de devoir acheminer le client à un guichet automatique bancaire – à titre gracieux – en cas de panne du terminal de paiement bancaire dans le taxi ;

¹² Commentaire des articles, Ad. Article 12.

- les conducteurs de taxi et de VLC ne pourront plus fumer pendant le service à l'intérieur du véhicule ;
- l'obligation pour les conducteurs de taxi de délivrer le reçu imprimé est modifiée afin, d'une part, d'introduire la possibilité de délivrer ce reçu par voie électronique, et, d'autre part, que ce reçu mentionne l'adresse de départ et de destination de la course et le cas échéant les arrêts intermédiaires, ainsi que le numéro de la licence d'exploitation pour améliorer les contrôles en cas de réclamations ;
- l'obligation pour les conducteurs de taxi de conduire les clients par « *le chemin le plus court, sauf dans le cas où le client en indique un autre* » (actuel article 12 paragraphe 3, 3°) est remplacée par l'obligation de prendre « *le chemin économiquement le plus favorable pour le client, sauf dans le cas où le client en indique un autre et qui est à confirmer par écrit par le client* » et il est renvoyé à un règlement grand-ducal de proposer un modèle de dérogation écrite ;
- la possibilité pour les conducteurs de taxi d'exiger une provision pour les courses à l'étranger, avec un montant maximum de 250 euros ;
- la possibilité pour les conducteurs de taxi et de VLC de demander, moyennant une facture à envoyer par l'exploitant, des frais de nettoyage en cas de salissure, qui doivent être justifiés, documentés, et ne pas dépasser 250 euros.

La Chambre des Métiers approuve les modifications proposées avec la réserve, concernant la provision maximale pour les courses à l'étranger, que le montant maximal soit fixé de manière proportionnelle au montant total estimé de la course.

1.5. Les valeurs environnementales des véhicules

Le projet de loi sous avis fixe les valeurs environnementales des véhicules des taxis et des VLC à l'identique, en prévoyant, d'une part, que la limite maximale d'émission de CO₂ soit de 150 g/km, ce qui correspond à la limite fixée par la loi actuelle pour les taxis.

D'autre part, et c'est nouveau, le projet de loi sous avis propose de réduire la limite maximale des émissions de CO₂ à 95g/km en cas de flotte de véhicules, c'est-à-dire à partir de deux taxis ou de deux VLC appartenant à un même exploitant, et ceci à partir du 1^{er} janvier 2025.¹³

La Chambre des Métiers est d'avis que cette loi ne devrait pas à imposer des valeurs environnementales aux véhicules. (cf. ci-après, 2ème partie).

1.6. Autres modifications

Les dispositions relatives aux traitements des données à caractère personnel ont été revues afin d'ajouter les données relatives aux VLC, et d'adapter les finalités des traitements aux nouvelles dispositions.

Il est proposé de centraliser les données traitées dans une « banque de données nationale relative aux taxis et aux VLC ».¹⁴

Si les actuelles sanctions administratives sont maintenues, le projet de loi sous avis étend leur champ d'application aux VLC et précise les conséquences de ces sanctions comme suit :

- En cas de retrait « définitif » d'une licence, l'exploitant est forclo de toute nouvelle demande pendant une durée de six mois.
- En cas de retrait « définitif » d'une carte de conducteur, l'intéressé ne pourrait plus formuler de nouvelle demande en vue d'obtenir cette carte.
- En cas de suspension temporaire d'une licence ou d'une carte de conducteur, il est prévu que toute nouvelle demande soit refusée pendant la durée de la suspension.

La Chambre des Métiers approuve les modifications proposées avec la réserve de l'ajout d'une prescription concernant le retrait « définitif » d'une carte de conducteur.

*

¹³ Commentaire des articles.

¹⁴ Projet d'article 18.

2. OBSERVATIONS PARTICULIERES

La Chambre des Métiers souscrit à l'utilité de réformer la loi actuelle afin d'adapter l'activité artisanale de loueur de taxi et de voitures de location aux évolutions constatées en termes de mobilité des personnes.

En effet, des investissements publics très importants ont été réalisés ces dernières années pour promouvoir l'attractivité des transports publics, avec comme point d'orgue, la gratuité de tous les transports publics depuis le 1^{er} mars 2020.¹⁵

La Chambre des Métiers est d'avis que les taxis et les VLC ont un rôle essentiel à jouer dans cette évolution afin d'inciter les personnes à changer d'habitude et de ne pas prendre systématiquement leur voiture personnelle pour circuler dans le pays.

Les services de taxi et de VLC ont leur importance sociale – les transports publics ne pouvant pas répondre à toutes les demandes – et ils sont donc aussi pourvoyeurs d'une image de marque du Grand-Duché.

Si le secteur qui a été consulté par la Chambre des Métiers¹⁶ ne nie pas l'importance de devoir agir sur certains dysfonctionnements – tels que certaines pratiques de prix excessifs, un temps d'attente parfois très long, et une prestation pas toujours à la hauteur – il partage la nécessité que cette réforme aille plus loin que de répondre ponctuellement à certains dysfonctionnements afin qu'elle les accompagne à tenir le rôle qui doit leur être attribué dans le futur paysage luxembourgeois des services de transports de personnes.

Le Chambre des Métiers a ainsi formulé certaines modifications aux dispositions du projet de loi sous avis qui constitueraient des réelles avancées, tant pour les utilisateurs, que pour les exploitants et leurs salariés.

Ainsi, il est proposé de mieux définir la place des VLC par rapport aux taxis, et que la réglementation soit adaptée aux différents aspects que cette activité recouvre en réalité.

Il est aussi proposé, au lieu de laisser la libre concurrence dicter un futur incertain pour les taxis dans le paysage luxembourgeois des services de transports de personnes, que des mesures concrètes soient prises pour, à la fois, confirmer l'importance du service des taxis en matière de mobilité et augmenter la qualité des services proposés.

2.1. La réglementation doit aller plus loin pour bien correspondre avec l'activité des voitures de location avec chauffeur (VLC)

Si les taxis gardent un monopole concernant le marché dit de la « maraude », c'est-à-dire celui de la prise en charge de clients qui hèlent un taxi disponible sur la voie publique ou sur un emplacement réservé, l'activité de taxi évolue de plus en plus vers le marché de la réservation préalable en raison de l'effet conjugué de l'évolution technologique et des mentalités, marché qui représenterait à ce jour entre 75% et 80% de leur activité.¹⁷

Les VLC, qui ne peuvent pas avoir une activité de maraude, exercent exclusivement leur activité sur le marché de la réservation préalable.

La Chambre des Métiers est d'avis que le projet de loi sous rubrique devrait affiner les règles applicables aux VLC afin que la spécificité, et les raisons d'être de l'activité des VLC, soient clairement définies.

Suivant les acteurs, l'activité de VLC regroupe en réalité deux services très différents.

Les premiers services de VLC, que l'on pourrait appeler « services de limousine » correspondent à une demande de clients de bénéficier d'un service de luxe, respectivement un service discret, ou un service pour une durée qui n'est pas limitée à une course, comme par exemple, pour des visiteurs étrangers, pour leur temps de présence sur le territoire ; certains exploitants de VLC proposent ainsi

¹⁵ Cette évolution s'inscrit dans le cadre du développement par le Ministère d'un « concept de transport multimodal » (www.modu2.lu)

¹⁶ La Chambre des Métiers a consulté la Fédération des Taxis, l' Alliance Luxembourgeoise des Taxis, des voitures de location et des ambulances (ou « ALTVA a.s.b.l. »), ainsi que des exploitants indépendants non-affiliés.

¹⁷ Estimation faite par le Conseil de la Concurrence dans les affaires Webtaxi Sàrl, et Taxis Colux Sàrl (2018-FO-01 et 2018-FO-11).

des berlines haut de gamme¹⁸, ou, de manière plus anecdotique, des véhicules historiques perpétrant et diffusant ainsi un aspect culturel propre au pays.

Les seconds services de VLC, que l'on pourrait qualifier de « services spécifiques » visent les transports scolaires et les transports de personnes en situation de maladie ou de handicap ; ces services utilisant ainsi des véhicules adaptés ou de petites camionnettes.

L'activité de VLC imposerait la transcription des règles suivantes.

2.1.1. Le principe de commande douze heures à l'avance

Pour tous les VLC, il ne semble pas extraordinaire d'exiger que l'obligation de la commande préalable soit portée jusqu'à douze heures à l'avance.

En effet, tant les services de limousine que les services spécifiques s'organisent au minimum du jour pour le lendemain.

Porter l'obligation de la commande préalable d'une heure comme prévue à douze heures est une garantie que les exploitants ne soient pas tentés d'offrir un service de taxis sous forme de VLC afin d'économiser les coûts liés à l'installation et au fonctionnement du taximètre.

Il serait aussi judicieux d'interdire la visualisation de la circulation des VLC en temps réel sur les plateformes de réservation de VLC en ligne.

A titre subsidiaire, s'il n'est pas jugé utile d'imposer la règle des douze heures de commande préalable, le secteur propose de mieux contrôler l'activité du conducteur :

- la Fédération des Taxis propose que l'activité des conducteurs de VLC soit contrôlée avec un ordinateur de bord à l'instar de ce qui est prévu pour les chauffeurs routiers avec les disques chronotachygraphes ;
- l'Alliance Luxembourgeoise des Taxis, des voitures de location et des ambulances (ci-après « ALTVA a.s.b.l. ») propose, au lieu de l'ordinateur, que soit imposée pour chaque VLC une « feuille de route quotidienne », qui pourraient être dématérialisée, et qui permettrait de contrôler, le cas échéant, que la course (les horaires et les kilomètres indiqués notamment) corresponde à la réalité.

2.1.2. L'affichage et la publicité sur les véhicules

Le projet de loi sous avis impose, à l'instar des taxis, sur les VLC « la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation. » (Projet d'article 13 bis paragraphe 5). Cette règle ne devrait pas être prévue pour les VLC qui ne doivent pas être tenus d'afficher des tarifs sur les véhicules en raison justement de la commande préalable.

De plus, pour les services dits « de limousine » ou de « transport haut de gamme/de luxe », il semble logique d'interdire toute publicité sur la carrosserie des véhicules¹⁹ : en effet, non seulement ces services justifient l'utilisation de véhicules assez discrets et, de plus, l'absence de publicité permet d'assurer que ces services ne soient pas assimilés au service des taxis.

2.1.3. L'utilisation de véhicules spécifiques

La prescription de normes environnementales n'a pas sa place au sein de cette loi ; si des normes sont retenues, elles devraient être adaptées aux services de VLC : en effet, qu'il s'agisse de l'utilisation de camionnettes, de véhicules de luxe, ou de véhicules historiques, ces véhicules ne peuvent pas respecter les mêmes valeurs que celles prévues pour les taxis.

Les normes environnementales sont donc bien différentes pour les VLC que pour le service de taxis et la notion de flotte, imposant des valeurs moindres à partir de deux véhicules, ne fait pas de sens pour les VLC.

Aussi, le respect de ces normes nécessiterait l'achat de véhicules électriques plus coûteux, ce qui aura pour effet pervers une répercussion sur les prix de courses, qui augmenteront.

¹⁸ Par exemple, l'utilisation de « Van » de 9 places de style Business.

¹⁹ La dénomination sociale et les coordonnées de l'exploitant peuvent être mentionnées sur la sous-plaque, mais pas sur la carrosserie.

2.1.4. Le « retour au garage ou obligation de stationnement » plutôt que l'interdiction de prise en charge sur la voie publique

Au lieu d'interdire la prise en charge ou le placement d'une VLC sur la voie publique, il serait préférable d'imposer un retour au garage ou une obligation de stationnement.

En effet, le projet d'article 2 paragraphe 1er alinéa 3 du projet de loi sous avis « *interdit au conducteur d'une VLC de prendre en charge des clients ou de placer sa VLC à un endroit de la voie publique en vue d'offrir ses services.* »

Cette rédaction, qui propose d'adopter pour les VLC une interdiction similaire prévue pour les services de taxis²⁰, doit être revue car, suivant une interprétation large d'une « offre de service », cette rédaction interdirait à un VLC de prendre en charge un utilisateur qui, bien qu'ayant commandé sa VLC à l'avance, ne disposerait pas de place de parking sur le lieu de prise en charge.

Le projet de loi devrait permettre la prise en charge ou le placement d'une VLC sur la voie publique, et d'ajouter l'obligation de retour au garage ou de stationnement qui pourrait être formulée comme suit : « *Dès l'achèvement de la prestation, le conducteur de la VLC doit, soit retourner au lieu d'établissement de l'exploitant, soit stationner sur un stationnement autorisé, à moins qu'il justifie d'une commande préalable* ».

2.2. Maintenir des zones géographiques et le quota actuel de licences pour les taxis

2.2.1. La raison d'être des zones géographiques et du quota de licences

Il est essentiel de souligner que, tant la limitation du nombre de taxis en circulation, que la division du pays en zones géographiques, ne sont pas des mesures prises en faveur des exploitants actuels pour limiter la concurrence sur ce marché, mais des mesures nécessaires pour contrôler le nombre de taxis autorisés à stationner sur les emplacements réservés pour les taxis (ou « emplacements réservés »).

Une plaque-zone-taxi est administrativement une autorisation de stationnement sur un emplacement réservé permettant au taxi de la zone d'y attendre les potentiels clients à l'exclusion des taxis des autres zones.

Le zonage géographique, lié à un quota de licences de taxi²¹, est une mesure permettant de réguler le nombre de taxis en attente de clients sur les emplacements réservés.

La considération de l'augmentation de la commande préalable ne devrait pas remettre en question l'importance du marché de la maraude qui répond à un réel besoin des utilisateurs de bénéficier d'un taxi sans avoir à le commander à l'avance.

Il convient aussi de rappeler qu'une centrale de réservation bien organisée permet d'offrir des services sur l'ensemble du territoire, et d'éviter aussi les courses à vide.

2.2.2. L'analyse différente des effets attendus de la suppression des zones géographiques et du quota des licences

La libéralisation du secteur des taxis risque de générer des situations très compliquées car elle favorisera la circulation d'un nombre illimité de taxis vers le centre-ville et vers les lieux où la densité de population est plus importante, alors que les stationnements réservés sont par nature limités.

Cette libéralisation risque en revanche de ne pas avoir l'effet escompté d'une baisse des prix.

S'il est possible qu'une dérégulation du marché favorise l'entrée de nouveaux acteurs, et donc une plus forte concurrence sur les prix, il ne faut pas occulter le fait qu'il existe à ce jour une réelle concurrence sur les prix.²²

²⁰ Actuel article 2 paragraphe 1er, alinéa 2.

²¹ Il y a aujourd'hui 550 licences ordinaires (avec un *numerus clausus* suivant les zones) et l'attribution annuelle de 20 licences zéro émission (15 pour la zone centre et 5 pour le reste du pays) avec une limite générale de 1,5 taxi pour 1000 habitants et une limite particulière de 3 licences par exploitant et par année civile.

²² Les prix enregistrés variant du simple au double, soit entre 22,50€ et 45€ pour un même tronçon de 10 kilomètres effectué en journée incluant la prise en charge (Réponse à la question parlementaire n° 209 du 16 janvier 2019).

De plus, une dérégulation du marché provoquera des tensions non maîtrisées, à savoir une inflation du nombre de véhicules sur les emplacements réservés, mais aussi des faillites en raison d'une concurrence exacerbée, et à terme le risque d'un développement d'ententes contraires au droit de la concurrence.²³

Concernant la plus grande facilité de gestion qui résulterait de la libéralisation du quota des licences mise en avant par les auteurs du projet de loi sous avis, cette facilité serait liée à la suppression de la contrainte actuelle de devoir exploiter une licence de taxi qui se traduit en réalité par deux règles dans le dispositif légal actuel, à savoir, d'une part, l'obligation de commencer l'exploitation dans les deux mois de l'attribution de la licence, et, d'autre part, la perte de validité de plein droit de la licence après deux mois consécutifs de non-utilisation.

Or, la Chambre des Métiers considère que la suppression de la contrainte actuelle de devoir exploiter une licence de taxi ne va pas avoir pour effet une meilleure gestion des licences qui seraient accordées par les exploitants.

En revanche, ce qui est sûr, c'est que les pouvoirs publics n'auront plus le contrôle de l'effectivité de l'utilisation des licences actives.

Et il n'est pas à exclure que des personnes ne remplissant pas les conditions imposées par le droit d'établissement, et en particulier les trois années d'expérience professionnelle, seront tentés de sous-louer des licences à des exploitants peu scrupuleux.

2.2.3. Les propositions alternatives du secteur

- *Réduire le nombre des zones géographiques actuelles plutôt que de les supprimer*

Le secteur se prononce clairement en faveur du maintien du quota actuel des licences, ainsi celui des zones géographiques, quitte à réduire le nombre actuel des zones géographiques.

L'ALTVA a.s.b.l. propose de réduire les six zones actuelles à quatre zones, avec une fusion des actuelles zones 3 et 4, et des zones 5 et 6.

A titre subsidiaire, si cette proposition ne serait pas retenue, la Fédération des Taxis demande de maintenir au minimum deux zones, soit la zone 1 et le reste du pays en zone 2 afin de limiter le stationnement des taxis sur les emplacements autorisés de la zone 1.

- *Proposer une meilleure gestion des emplacements de taxis*

Le nombre des emplacements de taxis devrait être défini en proportion du nombre de licences de taxis en fonction des zones géographiques.

Le secteur demande que des emplacements de taxis soient prévus aux endroits où il existe une demande potentielle d'utilisateurs (ou « endroits stratégiques ») tels que certaines stations de tramways, le nouveau stade de Luxembourg de Gasperich, le quartier de la Cloche d'Or, les zones industrielles ; l'aéroport nécessiterait aussi un parking d'accueil.

- *Prévoir des possibilités de suspendre temporairement une licence*

Parmi les propositions alternatives, le secteur demande en premier de lieu d'ouvrir aux exploitants la possibilité de suspendre temporairement une licence de taxi pour une durée et des circonstances à préciser, comme une crise sanitaire, des difficultés économiques, ou pour changer ou réparer un véhicule.

- *Accélérer la procédure d'octroi des nouvelles licences*

La procédure actuelle d'octroi des licences vacantes devrait aussi être optimisée et, en particulier, la mise des licences sur le marché devrait être plus récurrente, par exemple chaque trimestre.

²³ Pour bénéficier d'une exemption individuelle, un accord doit remplir les conditions listées par l'article 4 de la loi modifiée du 2011 relative à la concurrence.

• *Mieux contrôler l'activité*

Pour l'ALTVA a.s.b.l., il serait utile que le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics procède à des contrôles sur place des exploitants, qui devraient indiquer de manière régulière quels sont leurs conducteurs, et être soumis à une obligation de formation à l'instar des transporteurs routiers.

Pour la Fédération des Taxis, il serait surtout utile de mieux contrôler l'activité des conducteurs des taxis et des VLC via un ordinateur de bord enregistrant l'activité, à l'instar de ce qui est prévu pour les chauffeurs routiers avec les disques chronotachygraphes.

• *Fixer des prix maxima*

La Fédération des Taxis propose de réintroduire une fixation des prix maxima pour combattre les pratiques excessives de quelques acteurs qui nuisent à la réputation du secteur.

2.2.4. A titre subsidiaire, prévoir une période transitoire

A titre subsidiaire, si le projet de supprimer les zones géographiques et le quota des licences est maintenu, la Chambre des Métiers demande qu'une période transitoire conséquente soit prévue.

En effet cette suppression remet en question le plan d'affaire de tous les exploitants qui ont investi sur le long terme en prenant en compte ces règles de restrictions territoriales et quantitatives du marché des taxis.

Il est aussi à considérer que le secteur est durement touché par les effets liés à la pandémie de la Covid-19, et, en particulier, de la très forte baisse du nombre de déplacements tant privés que professionnels.

Ces différentes raisons expliquent que les exploitants sont à ce jour très endettés.

Il conviendrait que des dispositions transitoires conséquentes soient prévues afin que les exploitants actuels puissent rentabiliser les investissements effectués, et adapter leur mode de fonctionnement à cette nouvelle philosophie.

En tout état de cause, la Chambre des Métiers demande une entrée en vigueur du projet au plus tôt au 1^{er} janvier 2023.

2.3. Propositions alternatives concernant la carte de conducteur

Le secteur partage toutes les mesures proposées concernant la carte de conducteur, à l'exception de l'organisation de la formation et de l'examen, et de l'âge limite de 70 ans.

2.3.1. Concernant l'organisation de la formation et de l'examen

Le secteur partage la nécessité d'améliorer la formation des conducteurs et le constat du fait que l'accent devrait être mis sur la formation pratique des conducteurs plutôt que sur l'examen éliminatoire.

Il conviendrait que soit précisée dans la loi que l'attribution de la carte de conducteur ne constitue pas une qualification professionnelle au sens de l'article L.222-4 du Code du travail.

La formation devrait de plus être proche du terrain, très pratique, et que le candidat démontre avoir un réel intérêt pour cette activité.

Aussi, au lieu d'une formation gratuite en ligne, la Chambre des Métiers propose l'idée d'une formation payante en deux parties.

Une première partie serait dédiée à la formation théorique sur les matières visées dans le commentaire des articles sur l'examen, à savoir les volets législation, accueil du client et gestion des conflits, notions de base en secourisme, et connaissances géographiques du pays.

Une seconde partie serait réalisée par une formation pratique sur le fonctionnement de taximètres et la mise en situation via des jeux de rôles, pour que le candidat se familiarise avec les aspects concrets de l'activité de conducteur de taxi et de VLC.

Fort de son expérience et de ses compétences en matière de formation initiale et continue, la Chambre des Métiers souligne son intérêt pour organiser cette formation, en ligne ou en présentiel, suivant des modalités et un coût restant à évaluer qui serait estimé à un maximum de 300 euros.

La troisième partie, à savoir l'examen auprès de la SNCA, serait maintenue, mais ouverte seulement au candidat qui justifie sa présence aux parties théorique et pratique de la formation.

2.3.2. Concernant l'âge limite de 70 ans

La limite d'âge de 70 ans devrait être adaptée au conducteur en fonction de son état de santé, car cette limite ne correspond pas à la réalité du terrain qui permet à des pensionnés de continuer leur activité afin, non seulement, d'augmenter leurs revenus, mais aussi de garder un lien social.

Le projet de loi sous avis devrait s'inspirer des règles en vigueur concernant la durée de validité d'un permis de conduire délivré depuis le 19 janvier 2013, à savoir que ces permis doivent être renouvelés à partir de l'âge de 60 ans, et qu'il est imposé de fournir un certificat médical attestant que le candidat présente les aptitudes physiques et mentales requises.

Le renouvellement de la carte de conducteur devrait ainsi être autorisée à partir de 70 ans moyennant un certificat d'aptitude à délivrer par la médecine du travail.

2.3.3. Autres remarques

La Chambre des Métiers demande que le lieu de l'affichage de la carte de conducteur dans le véhicule soit précisé.

Il conviendrait aussi de prévoir une durée de l'interdiction en cas de retrait « définitif » d'une carte de conducteur.

2.4. Autres propositions

2.4.1. Concernant les droits et devoirs des conducteurs

La Chambre des Métiers marque son accord avec ces nouvelles règles. Néanmoins, en ce qui a trait aux courses à l'étranger, elle demande que la limite de la provision ne soit pas fixée par rapport à une somme fixe de 250 euros, mais en proportion du montant estimé de la course, avec un maximum de quatre-vingts pour cent de ce montant.

2.4.2. Concernant les valeurs environnementales des véhicules

1) Concernant la valeur maximale d'émission de CO₂

Pour rappel, si la loi actuelle fixe déjà la limite supérieure des émissions en CO₂ pour les taxis à 150g de CO₂/km, un règlement grand-ducal²⁴ a précisé les limites applicables pour les taxis faisant l'objet d'une licence d'exploitation nouvelle ou d'une transcription après l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016.

Ce règlement distingue, d'une part, les véhicules comportant quatre places assises hormis le conducteur avec une limite fixée après le 1^{er} janvier 2021 à 95 g de CO₂/km, et, d'autre part, les véhicules comportant entre cinq et huit places assises hormis le conducteur, avec une limite fixée après le 1^{er} janvier 2022 à 147 g de CO₂/km.

Il est demandé de ne plus mentionner de valeurs environnementales pour les véhicules alors que cette réglementation a pour objectif d'organiser l'activité artisanale de loueur de taxi et de voitures de location et non de fixer des normes environnementales pour les véhicules.

Si une valeur devait être maintenue dans cette loi, il serait souhaitable, en premier lieu, que la loi ne se borne pas à fixer par une « valeur maximale », mais qu'elle précise les maxima et les minima pour deux raisons :

- la première raison procède de la sécurité juridique, et de l'article 32 paragraphe 3 de la Constitution²⁵, qui impose qu'une loi ne laisse pas une totale liberté au pouvoir réglementaire de réduire sans limite cette valeur :

²⁴ Le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016, Mém. A N° 163 du 11 août 2016.

²⁵ Suivant cette disposition, « Dans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises »

- la seconde raison est, suivant l'appréciation pratique du secteur, que la valeur d'émission de CO₂ ne devrait pas être fixée de manière uniforme pour les taxis et pour les VLC, mais qu'il conviendrait de préciser différentes valeurs en fonction du type de véhicule nécessaire pour telle ou telle activité : activité de taxi, activité de VLC de style « limousine » ou activité de VLC entrant dans la catégorie de « services à la personne » notamment.

Il serait en second lieu souhaitable, si une valeur d'émission de CO₂ devait être maintenue dans le projet de loi pour les taxis et pour les VLC, que cette exigence ne vise que les nouvelles immatriculations.

2) Concernant la notion de « flotte »

La Chambre des Métiers désapprouve cette notion qui ne se justifie pas, ni pour les VLC, ni pour les taxis.

Concernant les VLC, elles poursuivent des services très spécifiques et variés, comme le transport de personnes en situation de handicap, le transport via des berlines haut de gamme, ou même des véhicules historiques permettant de faire perdurer, et de véhiculer, une culture et une identité propre au pays.

Pour les taxis, cette notion de flotte impose d'investir dans des véhicules zéro émission alors qu'il est aujourd'hui partagé que ces véhicules ne sont pas plus écologiques que les véhicules traditionnels.

Si une telle notion de flotte doit être retenue, il est donc essentiel de prévoir une disposition transitoire suffisante afin de donner le temps au secteur pour s'organiser, et que cette notion ne remette pas en cause des modèles d'affaires existants.

Suivant le commentaire des articles, « *Il est prévu d'introduire cette nouvelle limite par flotte à partir du 1^{er} janvier 2025 afin de permettre aux exploitants de taxis et de VLC de mettre en règle leur parc automobile ainsi que de planifier les achats et remplacements de leurs véhicules en fonction de cette nouvelle limite.* »²⁶

Il conviendrait cependant que cette disposition transitoire soit transcrite dans le projet de loi pour qu'elle soit effective.

*

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

Luxembourg, le 15 mars 2021

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Tom OBERWEIS

²⁶ Commentaire des articles. Ad. Article 17. p.8.

7762/03

N° 7762³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(21.4.2021)

En bref

- La Chambre de Commerce se réjouit de lire que le projet de loi va dans le sens d'une plus grande libéralisation du secteur en supprimant notamment les zones géographiques et la limitation du nombre de licences par exploitant.
- Elle regrette néanmoins que le texte de loi ne prévoie pas de différenciation entre les VLC et les mini-bus ou navettes utilisés notamment dans le cadre du RGTR, CAPABS, ADAPTO ou encore Flexibus Communaux.
- Elle regrette également l'imprécision d'un certain nombre de mesures impliquant une insécurité juridique latente pour l'exploitant, le conducteur mais également pour le client.

Le projet de loi sous avis (ci-après le « **Projet** ») a pour objectif de remédier à certaines défaillances de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, notamment en ce qui concerne le renforcement de la concurrence dans le secteur au bénéfice du client.

Les grands axes du Projet sont les suivants :

- abolition des zones géographiques et de la limitation du nombre de taxis,
- adaptation des conditions d'obtention d'une carte de conducteur,
- modification des droits et devoirs des conducteurs,
- adaptation des exigences relatives aux véhicules, et
- intégration des voitures de location avec chauffeur (ci-après les « **VLC** ») dans cette même législation, considérant qu'elles offrent des services similaires aux services de taxis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La Chambre de Commerce salue la volonté affichée par les auteurs du projet de loi de réformer l'organisation des services de taxis alors que la pratique de ces quatre dernières années a démontré, comme le rappellent les auteurs du Projet dans l'exposé des motifs, de nombreuses défaillances de la législation actuellement en vigueur.

Elle salue une plus grande libéralisation du secteur, en supprimant notamment les zones géographiques et la limitation du nombre de licences par exploitant.

Lors de ses avis précédents sur le sujet¹, la Chambre de Commerce avait en effet déjà souligné que certaines des entraves existantes à l'exercice du libre jeu de la concurrence, la division en zones géo-

¹ Avis 4141PEM du 5 décembre 2013, avis 4141bisPEM du 25 avril 2014, avis 4141terPEM du 4 juin 2015 concernant le projet de loi 6588 portant organisation des services de taxis et modification du code de la consommation.

graphiques et la limitation du nombre de licences avaient *de facto* pour effet non seulement de fermer l'accès au marché pour certains professionnels, mais également de limiter le choix des consommateurs dans les situations imprévues pour lesquelles aucune commande n'a pu être effectuée au préalable.

La Chambre de Commerce se réjouit également de lire que les auteurs ont décidé d'œuvrer en faveur de la simplification administrative, notamment en supprimant la procédure de remplacement temporaire de taxi, qui consiste à demander une extension de licence pour un nouveau véhicule pour le cas où un taxi ne peut être mis en service, et qu'elle jugeait coûteuse et injustifiée, et en modernisant les procédures de demande de licence grâce à des procédures en ligne.

Eu égard à l'intégration des VLC dans la législation, la Chambre de Commerce regrette que le texte de loi ne prévoie pas de différenciation claire (i) entre les VLC et les taxis et (ii) entre les VLC et les mini-bus ou navettes.

Pour ce qui est des définitions de VLC et de taxis, la Chambre de Commerce considère que la différence résultant du Projet est très marginale et semble se concentrer sur la question de la réservation préalable, critère qui semble assez obsolète si l'on considère que l'activité de taxi évolue elle-aussi de plus en plus vers le marché des commandes préalables. L'autre distinction mise en avant par les auteurs est celle du nombre de places assises dans le véhicule, critère que la Chambre de Commerce a du mal à comprendre, comme détaillé dans le commentaire de l'article 1^{er} ci-après.

En ce qui concerne la distinction entre les VLC et les mini-bus ou navettes, la Chambre de Commerce considère que les auteurs auraient dû introduire une définition spécifique pour les mini-bus et navettes utilisés notamment dans les cadres formels du régime général des transports routiers (ci-après « **RGTR** »), du transport complémentaire d'accessibilité pour personnes à besoins spécifiques (ci-après « **CAPABS** »), du service ADAPTO, des Flexibus Communaux ou encore des navettes B2B. Ainsi, il aurait été possible d'affiner les règles applicables selon la spécificité et les raisons d'être de l'activité et plusieurs malentendus qui seront décrits plus loin pourraient ainsi être évités.

Elle se demande par ailleurs comment seront traités les transports de malades, qu'ils soient remboursés partiellement par la CNS ou non, et les dépannages effectués sur demande de l'ACL ou des pouvoirs publics dans le cadre de cette nouvelle législation.

La Chambre de Commerce regrette par ailleurs un certain nombre d'imprécisions dans le texte du Projet, notamment en ce qui concerne les procédures d'obtention de licence (notamment l'absence de sanction en cas d'absence de décision du Ministre dans les délais impartis), les droits et devoirs des conducteurs (notamment pour ce qui est de l'interdiction de fumer ou les conséquences en cas de panne du terminal bancaire du taxi) ou encore la question de la formation des conducteurs de taxi et de VLC.

Enfin, la Chambre de Commerce regrette que les différents projets de règlements grand-ducaux d'exécution ne lui aient pas été soumis en même temps que le Projet.

*

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Concernant l'article 1^{er}, point g)

Alors que le Projet prévoit de modifier le nombre de place assises dans les taxis pour passer de quatre à trois places, hormis celle du chauffeur, la Chambre de Commerce se demande pourquoi les auteurs n'ont pas opté pour le même nombre de places assises dans les VLC. L'argumentation des auteurs du Projet selon laquelle certains véhicules, comme les véhicules électriques par exemples, ont depuis leur conception uniquement quatre places au total, pourrait en effet également s'appliquer aux VLC.

La Chambre de Commerce considère également que cette définition devrait être affinée pour prendre en considération la multitude de services variés qu'offrent les VLC et qui vont du transport de personnes en limousine au transport de malades ou de personnes en situation de handicap. Selon la Chambre de Commerce, les mini-bus et navettes utilisés notamment dans les cadres formels des RGTR, CAPABS, ADAPTO, Flexibus Communaux ou encore des navettes B2B devraient en être explicitement exclus.

Concernant l'article 3

Si le commentaire de l'article 3 prévoit que les commandes pour les VLC doivent être effectuées au moins une heure à l'avance, rien n'est mentionné à ce sujet à l'article 3, point 4^o du Projet.

La Chambre de Commerce précise à cet égard que la mise en œuvre effective de ce délai prévu dans le commentaire de l'article 3 lui semble trop restrictive. En effet, il existe des situations lors desquelles une telle commande préalable ne pourra être effective. La Chambre de Commerce pense notamment aux services de type ADAPTO ou Flexibus communaux, s'ils ne sont, à ce stade, pas exclus de la définition de VLC, mais également aux situations de pannes ou d'accidents, lorsque les passagers sont trop nombreux pour être pris en charge par une dépanneuse et qu'une voiture doit être envoyée sur place.

Concernant l'article 5

Afin d'assurer la continuité des services de type RGTR, CAPABS, ADAPTO, Flexibus Communaux ou encore des navettes B2B, et si ces services ne sont pas directement exclus de la définition de VLC comme souhaité par la Chambre de Commerce, les exploitants d'entreprises d'autobus et d'autocars qui prestent ce type de services devraient être exclus des termes du paragraphe (1).

Concernant l'article 6

Eu égard à la procédure d'instruction de la demande de licence d'exploitation de taxi ou de VLC, la Chambre de Commerce se réjouit de lire que les demandes pourront être effectuées par voie électronique, ce qui va dans le sens d'une plus grande simplification administrative.

En ce qui concerne les délais, s'il est prévu que le ministre ayant les Transports dans ses attributions fasse connaître sa décision dans le mois de la réception de la demande complète, la Chambre de Commerce constate qu'aucune conséquence n'est prévue en cas d'éventuelle absence de réponse du ministre endéans ce délai. Elle propose donc d'ajouter à la fin du nouveau paragraphe (1) la mention « *L'absence de décision dans les délais impartis vaudra autorisation tacite.* », mention qui est également prévue au sein de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Concernant l'article 7

La Chambre de Commerce salue une plus grande libéralisation du secteur, en supprimant notamment les zones géographiques et la limitation du nombre de licences par exploitant.

La division en zones avait en effet pour conséquence non seulement un cloisonnement du marché et donc une entrave au libre jeu de la concurrence mais également, une limitation du choix des consommateurs dans les situations imprévues pour lesquelles aucune commande, notamment par téléphone, n'a pu être effectuée au préalable.

Concernant l'article 10

Le nouveau paragraphe 2, lettre d) prévoit que le conducteur de taxi ou de VLC doit être âgé de vingt-et-un ans au moins et ne pas dépasser l'âge de soixante-dix ans.

La Chambre de Commerce relève que les exploitants d'autobus et d'autocars emploient les chauffeurs à partir de 18 ans et les forment sur des mini-bus ou navettes pendant trois ans pour passer leurs permis "D" à 21 ans. Cette période de formation serait alors le cas échéant perdue et les jeunes aspirants devraient retarder leur entrée dans la vie professionnelle. Elle note également que l'âge légal maximum pour les chauffeurs d'autobus pour le moment est de soixante-quinze ans et non de soixante-dix ans comme prévu dans le Projet de loi.

Si la Chambre de Commerce comprend la volonté des auteurs d'assurer ainsi la condition physique des chauffeurs et leur capacité à conduire leur client en toute sécurité ou à porter leurs bagages, elle estime que d'autres conditions, moins discriminatoires que l'indication d'un âge-seuil, pourraient être proposées.

La Chambre de Commerce rappelle que pour que des différences de traitement fondées sur l'âge ne constituent pas une discrimination, il est nécessaire qu'elles soient non seulement objectivement et raisonnablement justifiées par un objectif légitime mais également proportionnées. A cet égard, elle considère que la mise en place d'une visite médicale auprès de la médecine du travail et/ou d'un examen de conduite à partir d'un certain âge serait plus appropriée que la simple interdiction d'obtenir une carte de conducteur pour toute personne âgée de plus de soixante-dix ans.

Concernant l'article 12

La Chambre de Commerce approuve l'introduction d'une épreuve éliminatoire pour obtenir la carte de conducteur de taxi ou de VLC. L'obligation de suivre une formation et un examen non-éliminatoire ne faisait en effet guère de sens.

Il est en effet essentiel de garantir l'excellence des services de taxis et de VLC, notamment vis-à-vis des clients venant de l'étranger, pour qui le service des taxis constitue souvent le premier contact avec le Grand-Duché de Luxembourg et qui est devenu par la force des choses une sorte de « vitrine » du pays. En effet, 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.

La Chambre de Commerce relève que le commentaire de l'article 12 précise que la formation sera gratuite et aura lieu via une plateforme d'apprentissage en ligne, mais que rien n'est spécifié au sein du Projet à cet égard. Il en va de même pour ce qui concerne le nombre de formations et de contrôles qui seront organisés par an. Au regard du caractère virtuel de la formation, la Chambre de Commerce se demande s'il ne serait pas pertinent d'y adjoindre une formation en présentiel permettant des mises en situation concrètes. Certaines thématiques (notamment le secourisme ou la gestion des conflits, etc.) semblent peu adaptées à une formation dispensée uniquement en ligne. Dans tous les cas, la Chambre de Commerce insiste sur le fait que tant la formation que le test éliminatoire se devront d'être les plus pratiques possibles afin que le futur conducteur puisse se familiariser avec les aspects concrets de l'activité.

La Chambre de Commerce précise enfin que les chauffeurs de mini-bus et navettes embauchés par les exploitants d'autobus et d'autocars devraient être explicitement exclus de cette disposition.

Concernant l'article 13

Alors que le Projet prévoit en son article 6 que les demandes d'obtention d'une licence de taxi ou de VLC peuvent être effectuées en ligne, le paragraphe (1) de l'article 13 propose aux conducteurs de demander leur carte soit par lettre recommandée soit en ligne.

La Chambre de Commerce se pose la question de la justification d'une telle différence pour des procédures qui sont, *in fine*, similaires et propose aux auteurs de prévoir une seule et même procédure pour les exploitants et pour les conducteurs de taxi et de VLC.

Concernant l'article 15

La Chambre de Commerce relève une contradiction entre le paragraphe (1) et le paragraphe (3) de l'article 15. En effet, alors que le premier paragraphe prévoit que les conducteurs de taxi peuvent emprunter n'importe quel emplacement de stationnement réservé aux taxis, le paragraphe (3) dispose que les conducteurs sont tenus de placer et faire avancer leur taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi. La Chambre de Commerce recommande aux auteurs de clarifier cette disposition afin d'éviter une insécurité juridique en la matière.

Concernant le point 6° du paragraphe (2) et le point 4° du paragraphe (5) relatifs à l'interdiction de fumer à l'intérieur du véhicule, la Chambre de Commerce estime que cette interdiction devrait être élargie à tout moment et non uniquement pendant le service du conducteur. En effet, tant l'exposé des motifs que le commentaire de l'article 15 spécifient que l'objectif de cette mesure est de protéger le client des effets nuisibles en élargissant l'interdiction de fumer dans le taxi de manière générale et plus seulement lorsqu'un client est présent dans le véhicule. La Chambre de Commerce se demande dès lors pourquoi cette interdiction est restreinte à la durée du service du conducteur dans le texte de l'article 15. En effet, si un conducteur fume dans le taxi ou la VLC, même en dehors de son service, ceci peut également avoir des conséquences, notamment sur le confort et la santé du client.

Eu égard à la dernière phrase du paragraphe (2) concernant les cas de panne du terminal bancaire dans le taxi, la Chambre de Commerce estime qu'il devrait être précisé que la gratuité est de mise pour le trajet jusqu'à un guichet automatique, mais également pour le trajet de retour entre le guichet automatique et la destination initialement prévue. Cela ressort du commentaire de l'article 15 qui précise qu'« *il est interdit de facturer les frais pour le chemin entre la destination et le guichet automatique bancaire ainsi que le retour à la destination du client* » mais ceci n'est pas clairement établi par le texte de l'article 15.

En ce qui concerne le point 2° du paragraphe (3), la Chambre de Commerce considère que la possibilité d'envoyer un reçu électronique au client devrait être soumise à l'accord exprès de celui-ci étant entendu qu'il devrait fournir son adresse email au conducteur pour l'obtenir. La possibilité de recevoir un reçu imprimé devrait donc demeurer possible si le client le demande, ce qui n'est actuellement pas spécifié dans le Projet.

Pour ce qui est du point 2° du paragraphe (4) concernant la provision qui peut être demandée par le conducteur pour les courses à l'étranger, la Chambre de Commerce se prononce en faveur d'une provision proportionnelle au montant estimé de la course en lieu et place du montant fixe de 250 euros proposé par les auteurs du Projet. Il se peut en effet que, dans certains cas, ce montant fixe soit clairement disproportionné par rapport au prix de la course, que ce soit vers le haut ou vers le bas.

Pour ce qui concerne les VLC, outre les remarques générales reprises ci-avant, la Chambre de Commerce réitère l'argument, repris sous le commentaire de l'article 3 relatif à la commande préalable de VLC. La Chambre de Commerce considère en effet que le délai d'une heure imposé par les auteurs ne pourra pas toujours être respecté.

En outre, pour ce qui est du point 1° du paragraphe (6) qui prévoit qu'un conducteur de VLC peut refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous l'influence de drogues, la Chambre de Commerce suggère aux auteurs du Projet d'envisager le cas où le prépaiement de la course aurait été effectué par le client au moment de la commande ou avant le déplacement. Le fait qu'aucune procédure de remboursement – total ou partiel – n'ait été envisagée dans ce cas est en effet porteur d'une certaine insécurité juridique.

Concernant l'article 17

Alors que l'exposé des motifs indique que « à l'instar des taxis, la publicité est également autorisée sur les VLC », il n'en est fait aucune mention dans le Projet qui ne modifie pas le paragraphe (2) de l'article 13 qui se borne à autoriser la publicité à l'extérieur des taxis.

La Chambre de Commerce suggère aux auteurs d'adapter ce paragraphe de la manière suivante : « la publicité à l'extérieur des taxis et des VLC est autorisée par voie d'affichage sur la carrosserie du véhicule ».

Le paragraphe 3 de l'article 17 du Projet sous avis a pour objet de modifier les normes environnementales entourant les voitures et véhicules légers exploités en tant que taxis, ainsi que de fixer les normes d'émissions moyennes des flottes de véhicules.

La Chambre de Commerce a rendu séparément son avis sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis.² Ce projet de règlement grand-ducal détermine « les valeurs exactes des émissions et des dates auxquelles ces normes doivent être respectées ».

Elle salue l'introduction de la notion de flotte de véhicules, permettant de mettre en œuvre certaines dispositions du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019³ concernant les émissions moyennes maximales des parc respectifs de voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers.⁴ Elle constate néanmoins d'ores et déjà une incohérence entre le Projet sous avis et le projet de règlement grand-ducal afférent, concernant la valeur moyenne des émissions pour la valeur combinée de CO₂, déterminée selon le cycle d'essai⁵ WLTP (« Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure ») pour une flotte de véhicules. Ainsi, le Projet sous avis indique une valeur de 95g/km de CO₂, alors que le projet de règlement grand-ducal indique 94g/km de CO₂.

Selon les calculs de la Chambre de Commerce, en suivant la méthodologie appliquée par les auteurs du projet de règlement grand-ducal (expliquée dans les commentaires des articles de celui-ci), la valeur exacte est de 94,35g/km de CO₂. La Chambre de Commerce recommande *a minima* qu'une cohérence soit assurée entre le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal, et que les auteurs décident soit d'arrondir vers le haut ou vers le bas cette valeur.

Elle émet toutefois des réserves concernant cette valeur, ainsi que pour la différence pouvant paraître disproportionnée entre les seuils d'émissions fixés pour chaque véhicule, et la moyenne des émissions

² Lien vers le projet de règlement grand-ducal sur le site de la Chambre de Commerce

³ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) no 443/2009 et (UE) no 510/2011

⁴ Paragraphe 6 de l'article 1^{er} du règlement (UE) 2019/631

⁵ Un cycle d'essai, effectué en laboratoire sur des véhicules, est un enchaînement de séquences composé d'actions telles que des accélérations, des changements de vitesse, des ralentis, des stabilisations ou encore des décélérations, devant reproduire une conduite au plus proche de la réalité, et qui a pour but de contrôler et de déterminer la quantité de gaz polluants émis en moyenne par le véhicule.

maximale fixée pour une flotte de véhicules. Elle renvoie ici à ses commentaires exprimés dans les considérations générales de l'avis sur le projet de règlement grand-ducal afférent.⁶

Par ailleurs, la Chambre de Commerce estime qu'il serait opportun d'introduire des exceptions en matière de normes environnementales, concernant la notion de flotte de véhicules pour les VLC. Ces derniers couvrent en effet des prestations très diverses, nécessitant parfois des types de véhicules particuliers (i.e. pouvant accueillir des personnes à mobilité réduite, de luxe, ou de collection), qui rendent l'atteinte des valeurs d'émissions de CO₂ par flotte très difficile.

Il convient par ailleurs de supprimer à deux reprises le terme « une » devant « nouvelle demande en obtention ».

Concernant l'article 18

Le paragraphe 6 de l'article 18 du Projet sous avis fixe les normes environnementales entourant les voitures et véhicules légers exploités en tant que VLC, ainsi que les flottes de VLC.

La Chambre de Commerce renvoie ici aux commentaires concernant l'article 17.

D'autre part, la Chambre de Commerce estime que les mini-bus et navettes en service régulier de type RGTR, CAPABS, ADAPTO, Flexibus communaux et navettes B2B devraient être exclus de la notion de flotte de véhicule au sens du paragraphe (6). En effet, étant entendu qu'il s'agit en principe de voitures à neuf places et non de limousines, les valeurs pour flottes seraient presque impossibles à obtenir tant que la motricité électrique adéquate n'est pas encore au point.

Par ailleurs, si les mini-bus et navettes sont comptés comme parties intégrantes des flottes des auto-caristes, les moyennes applicables risquent d'augmenter fortement.

La Chambre de Commerce relève également plusieurs erreurs orthographiques dans l'article 18 où le paragraphe (3) devrait se lire « *une VLC présentée à l'immatriculation [...] ne peut pas être immatriculée comme une VLC* » et où la dernière phrase du paragraphe (5) devrait se lire « *l'organisme de contrôle veille à ce que toutes les VLC soient couvertes par une licence d'exploitation de VLC en cours de validité* ».

Concernant l'article 20

La preuve de l'application d'un tarif forfaitaire non révisable sera difficile à fournir dans le cas de certaines demandes pour des services tels que ADAPTO ou Flexibus communaux. La Chambre de Commerce insiste à nouveau pour que ces services spécifiques soient exclus de la définition de VLC afin d'éviter ce type de problématique.

*

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

⁶ Lien vers le projet de règlement grand-ducal et l'avis 5699MLE sur le site de la Chambre de Commerce

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7762/04

N° 7762⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

P R O J E T D E L O I**modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis**

* * *

AVIS DU CONSEIL DE LA CONCURRENCE

(26.5.2021)

1. CONTEXTE GENERAL

Par courrier du 27 janvier 2021, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a demandé au Conseil de la concurrence (ci-après : « le Conseil ») de rendre un avis sur le projet de loi n°7762 modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation du secteur des services de taxis.

La consultation du Conseil est basée sur l'article 29 de la loi modifiée du 23 octobre 2011 relative à la concurrence qui est libellé comme suit :

« Art. 29. Missions consultatives

Le Conseil émet un avis, d'initiative ou à la demande du ministre, sur toute question concernant la concurrence. (...) »

Comme le projet sous avis renferme plusieurs dispositions affectant les conditions de concurrence sur le marché des services de taxis et des services de voitures de location avec chauffeur (ci-après : « services de VLC »), l'article 29 est d'application.

*

2. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous avis procède à une réforme en profondeur de la législation régissant les services de taxis et les services de VLC. Les dispositions les plus saillantes sont les suivantes :

- abolition du contingentement des licences de taxis (article 6) ;
- abolition de la limitation territoriale des licences de taxi (article 7) ;
- inclusion des services de VLC dans le cadre réglementaire régissant les services de taxis (tous les articles).

Par ailleurs, le projet de loi ajoute ou modifie un certain nombre d'obligations et d'interdictions à l'égard des exploitants et des conducteurs de taxis et de VLC, ainsi que certaines dispositions s'appliquant aux voitures de taxis et aux VLC. Toutefois, dans la mesure où l'ensemble de ces dispositions ne sont pas susceptibles d'ériger des barrières à l'entrée sur les marchés des services de taxis et des services de VLC, ni de créer d'autres restrictions de concurrence sur ces marchés, elles ne feront pas l'objet d'un commentaire de la part du Conseil.

*

3. LE DOUBLE CLOISONNEMENT DU MARCHÉ DES SERVICES DE TAXIS

Les services de taxis avaient déjà été réformés en profondeur par la loi du 5 juin 2016 portant organisation du secteur des services de taxis (ci-après : « la loi de 2016 »). Jusqu'à cette date, les services de taxis étaient soumis à un régime de prix réglementés doublé d'un régime de licences territoriales contingentées. Les prix des courses étaient plafonnés pour tout le territoire du pays par règlement grand-ducal. Les licences d'exploitation obligatoires pour la prestation d'un service de taxi étaient émises par les communes en nombre limité et n'autorisaient la prise de passagers que dans la zone géographique pour laquelle elles étaient émises. On pourrait parler d'un double cloisonnement du marché, territorial et quantitatif.

Afin d'arriver à une baisse des prix des courses et une amélioration de la qualité des services prestés par la voie d'un renforcement de la concurrence entre les entreprises de taxis, la pièce maîtresse de la réforme de 2016 était la déréglementation (le déplafonnement) des prix, alors que le régime des licences territoriales a été largement maintenu (le nombre des zones géographiques a été réduit de 44 à 6).

Dans son avis 2014-AV-05 du 12 mai 2015, le Conseil avait analysé cette situation de la façon suivante :

« Cette limitation de l'offre couplée à une libéralisation des prix telle que proclamée s'avère problématique.

En effet, la théorie économique présage que sous cette constellation, le risque d'une augmentation des prix est particulièrement élevé. Dans une économie ouverte et concurrentielle, le prix se détermine par un équilibre entre l'offre et la demande. Ainsi une augmentation de la demande sur le marché pourra être ajustée par une augmentation correspondante de l'offre avec comme conséquence une augmentation de la production, ou, dans le cas présent, des services prestés à des prix inchangés, avec à la clé une augmentation de l'emploi dans le secteur.

Par contre, si l'offre est fixée, toute augmentation de la demande se traduira inévitablement par une augmentation du prix d'équilibre. Un ajustement spontané et naturel du marché – un accroissement proportionnel de l'offre – n'est plus possible. Cette hausse de prix reviendra en intégralité aux exploitants de taxi qui verront leur profit augmenter au détriment des consommateurs.

Il en est de même si un marché sous un régime de restriction quantitative de l'offre passe d'un régime à prix fixes vers un régime à prix libres et que les prix avaient été fixés à un niveau en-dessous de celui qui égalise la demande et l'offre. Il en résultera une augmentation des prix à production égale, à l'instar d'un scénario probable dans le secteur des auto-écoles après la libéralisation des prix. (...)

La littérature économique est toutefois très sceptique à la mise en place d'une régulation quantitative, principalement en raison du risque très probable d'une augmentation des prix ou du temps d'attente. Si le nombre des licences est trop bas, l'insuffisance de l'offre fait augmenter les prix ou les temps d'attente. Si par contre le nombre de licences est trop élevé, il n'a pas d'impact sur le marché et n'est donc pas nécessaire. ».

Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que les auteurs du projet de loi sous avis constatent dans l'exposé des motifs que « ...au courant des 4 dernières années, la pratique sur le terrain a toujours démontré certaines défaillances dans le secteur » et que la loi « n'a jusqu'à présent pas eu l'effet escompté sur la politique des prix des différents acteurs ».

Toutefois, le Conseil note au passage que, nonobstant le mécontentement du grand public et du monde politique, et au regard de la conception incohérente de la réforme de 2016, les hausses des prix survenues n'étaient pas aussi prononcées que ce à quoi on aurait pu s'attendre. De plus, elles s'expliquent en partie par la hausse des coûts, notamment des salaires et des prix pétroliers. Ainsi, selon une analyse de l'Observatoire de la formation des prix, les prix observés du transport de personnes par taxi auraient augmenté de 11,3% entre l'entrée en vigueur de la réforme de 2016 et juin 2019, alors que les coûts sous-jacents à cette activité auraient monté de 6,1%.¹

¹ Rapport de l'Observatoire de la formation des prix – Analyse de l'évolution des prix des courses de taxis au Luxembourg – mise à jour (2019), page 32.

Quant à la limitation de la validité géographique des licences d'exploitation, le Conseil avait fait les constats suivants au sein de son avis précité :

« L'interdiction de prendre en charge des clients en dehors de la zone d'attribution soulève des problèmes d'efficacité économique, et devient absurde lorsque les courses de taxis commandées par voies électronique, téléphonique ou écrite peuvent y déroger comme c'est prévu par le projet de loi. En effet, l'efficacité économique dans le secteur des taxis revient à réduire le plus possible les courses de taxis menées à vide et en réduisant au maximum le temps d'attente. Si un client prend un taxi à Luxembourg-Ville afin de se rendre au sud du pays, le chauffeur de taxis doit retourner en ville en course vide, puisqu'il lui est refusé de charger un client au sud du pays. La probabilité qu'il y ait une demande écrite exactement pour ce trajet et à ce moment est très peu élevée.

Tout aussi probable est l'hypothèse qu'un taxi honore une demande par voie téléphonique d'un client situé sur le territoire d'une zone dans laquelle le taxi n'a pas de licence. C'est alors pour se rendre chez ce client que le taxi doit effectuer une course à vide, en raison de la faible probabilité de trouver un autre voyageur qui, au moment précis de la demande du 1er client, souhaite effectuer exactement ce voyage vers le client que le taxi ira chercher hors de sa zone.

L'exploitant de taxi doit supporter les coûts financiers de cette course à vide et la rajoutera soit directement au prix facturé au client soit l'amortira en augmentant le niveau général des prix. Si certains acteurs du secteur se prononcent en faveur d'une régionalisation des licences, c'est parce que, grâce à la restriction de l'accès au marché, ils sont en mesure de faire répercuter ces coûts évitables aux clients, et d'autant plus facilement si les prix ne sont pas plafonnés. »

*

4. UNE LEGISLATION PLUS ADAPTEE A L'ECONOMIE DU MARCHE DES SERVICES DE TAXIS

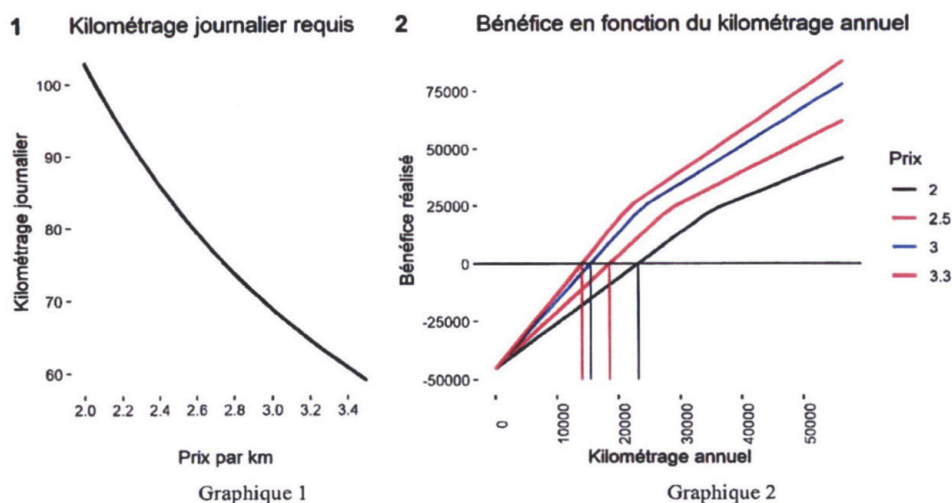
Le projet de loi sous avis maintient un régime de licences d'exploitation, mais abolit le plafonnement de leur nombre, tout comme les zones géographiques qui délimitent leur validité. Les licences d'exploitation seront désormais valables sur l'ensemble du territoire national et attribuées à toute personne qui en fait la demande auprès du Ministre ayant les transports dans ses attributions et qui satisfait à un ensemble de conditions qui seront à déterminer par règlement grand-ducal (article 6 du projet de loi).

Le Conseil a déjà connu deux affaires dans les marchés des services de taxis². Ces affaires ont fourni au Conseil l'opportunité de se pencher sur les dynamiques économiques régissant le secteur. Des simulations effectuées à l'aide d'un modèle de rentabilité montrent que cette dernière dépend de façon cruciale du kilométrage effectué par jour ou par an. Ce constat peut paraître banal, mais les résultats des calculs effectués en démontrent la pertinence.

Le graphique 1 montre le kilométrage journalier moyen nécessaire pour atteindre la rentabilité en fonction du prix par kilomètre appliqué, avec un prix de prise en charge de 2,60 euros. Par exemple, un kilométrage journalier de 100 km (22.600 par an) est nécessaire si le prix appliqué (au km) est de 2,10 euros. Inversement, si le kilométrage journalier n'est que de 60 km, le prix au kilomètre doit être au moins de 3,50 euros.

Le graphique 2 montre le bénéfice d'exploitation de l'entreprise de taxi (par véhicule) en fonction du kilométrage annuel effectué, pour différents prix au kilomètre appliqués. Par exemple, pour un prix au kilomètre de 2,50 euros, l'exploitant réalise un bénéfice dès un kilométrage de 20.000 kilomètres par an, ou 88,5 kilomètres par jour. Pour un prix au kilomètre de 3.50 euros, l'activité se rentabilise dès un kilométrage de 13.500 par an, soit près de 60 (58,50) kilomètres par jour en moyenne.

² 2018-FO-11 -Taxis Colux et 2018-FO-01 – Webtaxi – Marché de la réservation préalable des taxis



Il en découle que le premier objectif des entreprises de taxis ne doit pas être de maintenir des prix élevés, mais d'augmenter au maximum le kilométrage moyen par jour ou par an, et donc de réduire au maximum le temps mort en station ou au garage ainsi que les courses à vide. Pour cela, les entreprises doivent réfléchir à de nouveaux modèles d'affaires permettant la réduction des temps d'attente et partant, une amélioration cruciale de leur efficacité économique et de leur rentabilité. En effet, les temps morts tout comme les courses à vide donnent lieu à un coût – le conducteur doit toucher un salaire – mais ne génèrent aucun revenu.

Le moyen de prédilection pour réaliser ce type de gains d'efficacité est la mise en place de centres d'appels ou de réservation communs, affiliant un grand nombre de conducteurs, ainsi que l'utilisation d'applications informatiques performantes qui permettent d'optimiser les courses afin de réduire à la fois les temps d'attente pour le client et les courses à vide. D'ailleurs, certaines entreprises actives dans les services de taxis au Luxembourg ont déjà adopté un tel modèle, leur permettant d'offrir des prix très concurrentiels, inférieurs à ceux de leurs concurrents plus traditionnels³.

Il est en cet endroit rappelé que le Conseil avait retenu dans les affaires précitées que la collaboration d'entreprises de taxis indépendantes au sein d'une centrale d'appels peut être exemptée de l'interdiction des ententes en application de l'article 3 de la loi relative à la concurrence à condition notamment qu'une telle collaboration soit bénéfique pour le consommateur, en permettant, par exemple, une baisse des coûts qui est au moins en partie répercutée sur les prix des courses.

Il va sans dire que la réforme sous avis est susceptible de renforcer les tendances d'innovation dans le secteur des services de taxis, en ce que le décloisonnement du marché facilite l'accès au marché et renforce la concurrence entre les entreprises de taxi.

Pour l'ensemble de ces raisons, le Conseil approuve la libéralisation du régime des licences et l'abolition de la limitation territoriale prévus dans le projet de loi sous avis.

Quant à la pertinence du régime de licences, même en l'absence de contingentement, le Conseil avait émis dans son avis précité la réflexion suivante :

« Pour obtenir cette licence, les personnes physiques ou morales doivent satisfaire aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelles prévues en matière de droit d'établissement, comme c'est le cas actuellement, et satisfaire aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle spécifiées aux articles 4 et 5 dudit projet de loi. Le commentaire des articles du projet de loi précise que cette vérification approfondie est nécessaire en vue de garantir et favoriser un certain niveau de qualité des prestations fournies.

Or, à ce titre, il a lieu de relever que la loi d'établissement de 2011 donne une définition assez générale de l'honorabilité professionnelle. Ainsi, constitue un manquement privant une personne de son honorabilité professionnelle « tout comportement ou agissement qui affecte si gravement son

³ Voir, par exemple : « Bald ganz frei », Lëtzebuurger Land du 22.01.2021

intégrité professionnelle qu'on ne peut tolérer, dans l'intérêt des acteurs économiques concernés, qu'il exerce ou continue à exercer l'activité autorisée ou à autoriser ».

Préciser les exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle de l'exploitant de taxi via la loi revient en fait à exiger du requérant de parcourir à nouveau la procédure d'accès à la profession, alors que les exigences sont déjà couvertes par les dispositions prévues dans la loi du 22 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industrie ainsi qu'à certaines professions libérales, soit une procédure d'autorisation que le futur exploitant de taxi se devait déjà de parcourir en amont de la demande en vue de l'obtention de la licence d'exploitation d'un taxi. Le Conseil de concurrence signale que la procédure envisagée fera double emploi avec celle déjà en place au niveau de loi d'établissement. »

C'est pourquoi le Conseil propose que le législateur ne soumette le secteur des taxis qu'à l'agrément unique prévu par la loi précitée et qu'il soit dispensé de la procédure supplémentaire devant le ministre qui a les transports dans ses attributions.

*

5. L'INCLUSION DES SERVICES DE VLC

Les auteurs du projet de loi sous avis mettent un accent particulier sur le troisième volet de la réforme, qui concerne la mise en place d'une réglementation exhaustive et largement nouvelle des services de VLC, et l'intégration de celle-ci dans le cadre légal régissant les services de taxis. Les VLC seront également soumis à un régime de licences sans limitations quantitatives, et les exploitants tout comme les conducteurs de VLC feront l'objet des mêmes obligations et interdictions que les exploitants et conducteurs de taxis.

La loi définit le service de taxis comme un « *transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis* » et le service de VLC comme un « *transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des VLC sur base d'une commande préalable* ». La seule différence opérationnelle entre ces deux activités est alors que les VLC doivent être réservées à l'avance.

L'Autorité de la concurrence française, dans son avis n°13-A-23 du 16 décembre 2013⁴, avait défini le marché des services de taxis comme un marché du « *transport public particulier de personnes à titre onéreux* ». L'autorité de la concurrence fait ensuite la distinction entre deux marchés de services de taxis :

- le marché de la « maraude » : c'est-à-dire la prise en charge immédiate de clients sur la voie publique, ou aux stations taxis, c'est-à-dire les emplacements sur la voie publique réservée aux taxis ;
- le marché de la réservation préalable.

On peut donc retenir que les VLC ne sont autorisées à développer une activité que sur le marché de la réservation, alors que les taxis peuvent prestre leurs services sur les deux marchés de la réservation et de la maraude. Les services de VLC constituent donc un sous ensemble des services de taxis, puisque les taxis peuvent offrir tous les services prestés par les VLC, mais pas vice versa. Il en découle qu'un service de VLC n'offre pas de valeur ajoutée au consommateur comparé au service de taxi. Ce constat amène le Conseil à conclure que le législateur pourrait donc sans risque assimiler les services de VLC aux services de taxis et éliminer la notion de VLC de la législation nationale. Tout transport occasionnel rémunéré de personnes serait alors effectué par des taxis.

Toutefois, le Conseil comprend que les services de VLC pourraient attirer des entreprises souhaitant fournir des services de « *transport occasionnel rémunéré de personnes* » sans être obligées de pourvoir les voitures des signes extérieurs qui les identifient en tant que taxis. On pense à des groupes multinationaux (tels que Uber...) dont la réputation a souffert en de nombreux endroits à l'étranger en raison de leur tendance à développer leurs activités en dehors de tout cadre réglementaire. Uber, par exemple, ne se voit que comme le prestataire d'un service d'intermédiation entre passagers et conducteurs indépendants, qui de surcroît ne seraient pas des prestataires de services de taxis, et se défend de devoir respecter à la fois la réglementation des services de taxis tout comme le droit social. Mais, comme les conducteurs effectuant les courses transmises par son intermédiation devront opérer soit comme

⁴ Avis n° 13-A-23 du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur, page 10.

conducteurs de taxi soit comme conducteurs de VLC, ils ne pourront pas, au Luxembourg, échapper au cadre réglementaire régissant le « *transport occasionnel rémunéré de personnes* ».

Ainsi, la réglementation des services de VLC peut être vue comme une démarche visant à empêcher les entreprises d'intermédiation d'opérer dans un vide juridique sous prétexte qu'elles ne prestat pas elles-mêmes des services de transport de passagers, sans toutefois les décourager d'entrer sur le marché et de dynamiser le marché du transport rémunéré de passagers.

Le Conseil n'a pas d'objection à cette démarche.

*

6. CONCLUSION

Le secteur des taxis revêt une importance qui dépasse son poids limité en termes de PIB en ce qu'il constitue une offre complémentaire au marché des transports des personnes et en ce qu'il peut affecter l'image de marque du pays.

Au Luxembourg, le public souffre depuis longue date des prix élevés des courses de taxis, alors que les entreprises se plaignent des longs temps morts entre les courses qui grèvent leur rentabilité. Cette situation n'a fait qu'empirer au fil des décennies. Le régime réglementaire introduit par la loi de 2016 qui a combiné une offre limitée à un régime de prix libérés est à la fois hérétique du point de vue de la théorie économique et s'est avéré improductif dans la réalité. La seule façon de combiner un objectif de prix raisonnables à une amélioration de la rentabilité des entreprises est de dynamiser l'offre par l'abolition du double cloisonnement du marché. De cette manière, une place sera faite à ceux qui désirent entrer sur le marché et les entreprises seront poussées à adopter des modèles novateurs facilités par les progrès de la digitalisation et susceptible d'amener des gains d'efficacité indispensables.

Pour l'ensemble de ces raisons, le Conseil approuve le projet de loi sous avis.

Ainsi délibéré et avisé en date du 26 mai 2021.

Pierre BARTHELMÉ
Président

Agnès GERMAIN
Conseillère

Jean-Claude WEIDERT
Conseiller

Mattia MELLONI
Conseiller

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7762/05

N° 7762⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(30.11.2021)

Par dépêche du 3 février 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière ainsi que le texte coordonné de la loi du 5 juillet 2016 que le projet de loi élargi tend à modifier.

Les avis de toutes les chambres professionnelles ainsi que du Conseil de la concurrence et de la Commission nationale pour la protection des données ont été demandés. Les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre des métiers, de la Chambre de commerce et du Conseil de la concurrence ont été communiqués au Conseil d'État respectivement le 25 février, le 26 mars, le 3 mai et le 15 juin 2021.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous examen entend modifier la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis. Il s'agit après 2016 d'une seconde réforme de fond ayant comme objet à renforcer la concurrence dans le secteur des services de taxis. Pour ce faire, les auteurs entendent abolir les zones géographiques et la limitation du nombre de taxis telles qu'elles résultent de la loi précitée du 5 juillet 2016. Les auteurs constatent à l'exposé des motifs que la réforme de 2016 a entraîné « une hausse des prix au lieu d'une diminution » pour conclure qu'un « marché [...] complètement dérégulé semble être la seule façon de faire bouger les prix ».

Le Conseil d'État regrette dans ce contexte que le projet de loi sous revue n'évalue pas en détail l'évolution du secteur depuis la réforme de 2016. Selon le rapport de l'Observatoire de la formation des prix et sa mise à jour de 2019, « la simulation de l'évolution des coûts démontre qu'entre mars 2017 et juin 2019 les coûts pour les entreprises du secteur des taxis ont augmenté de 6,1% alors que les prix du transport de personnes par taxi ont augmenté de 11,3%. »¹

Le Conseil d'État tient à rappeler dans ce même contexte ses observations formulées dans son avis du 9 décembre 2014 (doc. parl. 6588⁸) :

« Une autre problématique concerne le contingentement géographique et en nombre des licences d'exploitation de taxi. Quant aux effets négatifs découlant de ce contingentement, lié à une libéralisation complète des prix des courses de taxi, le Conseil d'État renvoie aux considérations de l'avis précité du Conseil de la concurrence. Afin de limiter les effets économiques négatifs découlant des nombreuses courses à vide induites par le régime juridique projeté, le Conseil d'État est à se demander s'il ne serait pas utile de lever en tout cas le zonage territorial et d'abandonner éventuellement aussi le numerus clausus des licences d'exploitation de taxi. [...] »

¹ Cf. Analyse de l'évolution des prix des courses de taxis au Luxembourg – Mise à jour 2019 de l'Observatoire de la formation des prix.

Finalement, le Conseil d'État regrette que les auteurs du projet de loi laissent subsister, à côté des entreprises de taxis, appelées services de taxis, désormais fortement réglementées, les voitures de location avec chauffeur, sans soumettre celles-ci, à leur tour, à certaines règles délimitant leur activité plus clairement par rapport à celle des services de taxis. »

En ce qui concerne ce dernier point, le Conseil d'État constate que le projet de loi sous revue inclut également les voitures de location avec chauffeur dans le dispositif législatif en projet pour faire bénéficier leurs utilisateurs des mêmes droits que ceux utilisant les services de taxis.

Le projet de loi sous avis entend, en outre, maintenir la distinction entre taxi et voitures de location avec chauffeur, ci-après « VLC », en limitant le champ d'application des dernières aux courses commandées à l'avance et facturées de manière forfaitaire, ceci à la différence des taxis qui peuvent à la fois être hélés et faire l'objet d'une commande de course à distance facturée au kilomètre et au temps en cas d'attente. Il vise, par ailleurs, à aligner les deux régimes en ce qui concerne la formation, l'instauration d'une carte de conducteur uniforme pour les deux catégories et les droits et obligations des conducteurs, avec quelques adaptations pour les voitures de location avec chauffeur.

Finalement, la loi en projet prévoit un encadrement des règles concernant les véhicules de chaque catégorie, en réglementant la publicité des voitures de location avec chauffeur visant à empêcher une confusion possible avec des services de taxis, et d'introduire une adaptation du maximum d'émission de dioxyde de carbone par flotte de voitures de location avec chauffeur ou de taxis.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen entend remplacer l'article 1^{er} de la loi précitée du 5 juillet 2016 en reprenant pour l'essentiel les anciennes définitions qui y figurent aux lettres a) à h) tout en les adaptant, et en ajoutant de nouvelles définitions figurant aux lettres g) à n).

Lettres a) et g)

À la lettre a) qui définit la notion de « taxi » le nombre minimum de places assises est désormais réduit à trois personnes au lieu de quatre pour pouvoir y inclure, selon les auteurs, des véhicules électriques qui disposent d'un nombre maximal de quatre places assises, chauffeur inclus. La définition des voitures de location avec chauffeur à la lettre g) fixe par contre le nombre minimum de places assises de la voiture de location avec chauffeur à cinq personnes, chauffeur inclus. Le Conseil d'État ne comprend pas en quoi l'argumentaire des véhicules électriques employé pour les taxis ne serait pas tout aussi valable pour les VLC. Il demande dès lors d'harmoniser le nombre de places assises dans les définitions a) et g).

Ensuite, le Conseil d'État constate qu'en dehors du nombre minimum de places assises, la définition de la notion de « taxi » n'est pas modifiée, mais est désormais identique à celle qu'il est proposé d'introduire pour la notion de « voiture de location avec chauffeur ». Les deux définitions visent en effet des voitures automobiles à personnes « destinée[s] à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route ». Étant donné que les définitions utilisent deux concepts pour définir les notions sous revue, à savoir le véhicule et le service presté par le biais de ce véhicule, il convient de préciser surtout la notion de service aux lettres a) et g) afin de pouvoir distinguer les deux notions. Ainsi, ou bien les définitions doivent préciser le service offert ou bien elles doivent se référer aux définitions données pour les deux types de service. En ce sens, la partie de phrase « destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route », pourrait être remplacée par celle de « destinée à un service de taxi » pour la notion de « taxi », et par celle de « destinée à un service de VLC » pour la notion de « voiture de location avec chauffeur ».

Le Conseil d'État note au passage que selon les auteurs « la définition de la voiture de location avec chauffeur est celle qui figure déjà à l'article 56*bis* du Code de la Route ». Or, l'article cité par les auteurs ne contient pas une telle définition. En effet, c'est à l'article 2, point 2.6., de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques que figure une définition de la notion de « voiture de location », à savoir une « voiture automobile à personnes destinée à être donnée en location avec chauffeur pour servir au transport rémunéré ou gratuit de personnes », en précisant que « [l]es termes « voiture de location avec chauffeur » et « véhicule de location avec

chauffeur» sont utilisés avec la même signification que le terme « voiture de location ». » Dans ce même contexte, le Conseil d'État donne à considérer que le nouveau régime de VLC que les auteurs entendent introduire par le biais de la loi en projet se distingue de celui qui existe à l'endroit de l'article 56bis précité. Il se pose dès lors la question comment les deux régimes devront s'articuler dorénavant. Le Conseil d'État estime que, si la loi en projet entend remplacer l'ancien dispositif réglementaire, il convient d'abroger ledit dispositif, en intégrant au sein du dispositif en projet les éléments essentiels, et en le remplaçant par un règlement grand-ducal d'exécution de la loi en projet pour ses éléments moins essentiels.

Lettres b) et e)

Vu l'abolition des zones géographiques ainsi que de la limitation du nombre de licences de taxi zéro émissions émises annuellement les définitions sous revue ne font plus de sens. Le Conseil d'État demande de les supprimer.

Lettre h)

La définition sous rubrique définit la notion de « service de VLC » tout en précisant qu'il s'agit d'un transport occasionnel rémunéré de personnes « sur base d'une commande préalable ». À l'article 12, paragraphe 5, point 1° de la loi en projet, il est indiqué que les services de VLC doivent être commandés « au moins une heure à l'avance ». Le Conseil d'État suggère d'intégrer cette précision dans la définition sous revue.

Lettre l)

Le Conseil d'État demande de reformuler cette définition en maintenant la formulation de l'article 1^{er}, lettre v) de la loi précitée du 5 juillet 2016 et en écrivant : « [...] : le dirigeant au sens de l'article 4 de la loi modifiée du 2 septembre 2011 [...] »

Lettres m) et n)

Les lettres m) et n) définissent les notions « flotte de taxis » et « flotte de VLC ». Étant donné qu'il s'agit d'un « ensemble de véhicules », donc par définition un nombre supérieur à un, il n'est point nécessaire d'écrire « dont le nombre minimal est fixé à deux ». Le Conseil d'État demande dès lors de supprimer cette partie de phrase.

Les autres lettres n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 2

Sans observation.

Article 3

L'article sous examen entend modifier l'article 2 de la loi précitée du 5 juillet 2016, en intégrant les modalités liées aux services de VLC à côté de ceux des services de taxi.

Points 1° et 4°

Le point 1° prévoit, pour les deux types de services, l'interdiction de prendre en charge des clients sur la voie publique, sauf dans le cadre d'une commande préalable documentée et pour les services de taxi uniquement, lorsqu'ils sont hélés par un client à plus de 50 mètres d'un emplacement de taxis. Seuls les services de taxis peuvent utiliser des emplacements de taxis sur lesquels ils se placent selon l'ordre d'arrivée. Dans ce contexte, le Conseil d'État s'interroge sur le bien-fondé de l'interdiction aux VLC de prendre en charge des clients « sur la voie publique ». Une telle disposition priverait en fait les VLC de toute possibilité de prendre en charge des clients à moins que la prise en charge serait effectuée sur une voie ou un terrain privés. Le Conseil d'État estime que telle ne peut pas avoir été l'intention des auteurs et demande dès lors de revoir la disposition sous revue et de prévoir, à l'instar de ce qui est prévu pour les taxis, que l'interdiction de prise en charge sur la voie publique ne s'applique pas à la charge de clients effectuée sur demande préalable dûment documentée. Il renvoie dans ce même contexte à l'article 15 de la loi en projet qui, justement, permet aux VLC, sans autre restriction en ce qui concerne l'endroit de la prise en charge, de charger des clients.

Par ailleurs, le Conseil d'État constate que l'article 15 de la loi en projet, qui modifie l'article 12 de la loi précitée du 5 juillet 2016, autorise les taxis de charger des clients « à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi », ce qui n'est pas cohérent par rapport à la disposition sous revue qui exclut la possibilité de charger des clients en dehors d'un emplacement de taxi.

Vu ce qui précède, le Conseil d'État demande de mettre les dispositions de ces deux articles en concordance.

Ensuite, le Conseil d'État note que le dernier alinéa du point 1° et la dernière phrase du point 4° de l'article sous revue renvoient à un règlement grand-ducal pour déterminer les modalités de la documentation d'une commande préalable d'un taxi ou d'une VLC. Le Conseil d'État suggère d'intégrer un nouveau paragraphe dans l'article sous revue déterminant les modalités à respecter lors d'une commande préalable dans les deux cas de figure.

En ce qui concerne plus particulièrement le point 4°, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la fixation des « délais...de la commande » par voie de règlement grand-ducal, non seulement en ce que ces délais constituent un élément essentiel d'une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6 de la Constitution, mais aussi parce que ce délai à appliquer dans le cadre des VLC est déjà fixé à l'article 15 de la loi en projet qui modifie l'article 12, paragraphe 5, point 1° de la loi à modifier, ce qui conduit en plus à une incohérence de texte, source d'insécurité juridique.

Article 4

Sans observation.

Article 5

Point 1°

Sans observation.

Point 2°

Le point sous rubrique prévoit que les titulaires de la licence d'exploitation soient propriétaires du ou des véhicules au(x)quel(s) se rapporte la licence. Une simple détention est possible, mais uniquement dans le cadre d'un contrat de crédit-bail, le bailleur restant propriétaire. Selon les auteurs, cette solution a été retenue « au vu de certaines pratiques du marché comme par exemple celle de forcer l'employé à apporter son propre véhicule qui sera immatriculé en tant que détenteur au nom de l'exploitant (le conducteur reste son propriétaire) ».

Le Conseil d'État relève que la « société de crédit-bail » n'est pas une catégorie de société consacrée en droit luxembourgeois. Il s'interroge dès lors sur le sens à donner à ces termes et se demande pourquoi les auteurs n'ont pas entendu viser d'autres sociétés. Au vu du flou entourant la notion de « société de crédit-bail », le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue pour des raisons d'insécurité juridique. Le Conseil d'État propose de faire abstraction du terme « société » de crédit-bail et d'écrire :

« Sans préjudice de ce qui précède, le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC peut être le détenteur du véhicule s'il a conclu un contrat de crédit-bail pour ce véhicule. »

Point 3°

Sans observation.

Article 6

L'article sous examen entend modifier l'article 4 de la loi précitée du 5 juillet 2016, en intégrant les modalités pour l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC, suite à la suppression des limitations de licences et des zones géographiques.

Pour correspondre à l'objectif de simplification administrative, les demandes se feront par voie électronique moyennant une authentification forte, et les pièces justificatives définies par règlement grand-ducal doivent être communiquées dans les deux mois de la demande d'obtention de licence sous peine d'irrecevabilité. Une fois la demande complète transmise, le ministre doit rendre sa décision dans le mois.

Dans ce contexte, le Conseil d'État observe que l'article sous revue supprime la faculté pour le demandeur de recourir à une demande par voie recommandée, alors même que cette possibilité est offerte dans le cadre de la demande d'une carte de conducteur à l'endroit de l'article 10, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 5 juillet 2016. Le Conseil d'État suggère d'harmoniser les dispositions de ces deux articles.

Articles 7 à 9

Sans observation.

Article 10

L'article sous examen entend modifier l'article 7 de la loi précitée du 5 juillet 2016.

Il vise à étendre l'obligation d'une carte de conducteur au VLC, et fixe, à la fois pour les conducteurs de taxi et de VLC, une condition d'un âge minimal de 21 ans et un âge maximal de 70 ans.

Une telle disposition pose question au regard du principe constitutionnel de l'égalité devant la loi, consacré par l'article 10*bis* de la Constitution. Selon les auteurs la condition d'âge se justifie en ce que « le client peut exiger une certaine qualité et une certaine sécurité [...] que le service doit être exercé par une personne expérimentée [ce qui] signifie que le conducteur doit disposer de son permis de conduire depuis 2 ans au moins et avoir une certaine maturité professionnelle ». La limite supérieure est, selon les auteurs, justifiée de par le fait que « de nombreux pays ont ou sont en train de fixer des limites notamment sous l'égide de la sécurité. Vu l'obligation du conducteur d'aider leurs clients à mettre les bagages dans le coffre et de les conduire en toute sécurité à leur destination, le conducteur doit se présenter en condition physique excellente. » Au vu de ces explications, le Conseil d'État peut se déclarer d'accord avec cette différence de traitement considérant qu'il s'agit d'une différenciation rationnellement justifiée qui se trouve dans un rapport raisonnable de proportionnalité avec le but poursuivi.

Article 11

L'article sous examen entend modifier l'article 8 de la loi précitée du 5 juillet 2016. Il vise à soumettre les services de VLC aux mêmes conditions d'honorabilité que les services de taxi, et ajoute une limite maximale de 5 années précédant la demande, pour vérifier les antécédents judiciaires liés à cette exigence d'honorabilité.

Cette durée de 5 ans a été retenue, selon les auteurs, afin de tenir compte d'une décision de la Cour administrative, qui, dans un arrêt du 8 novembre 2018 (n° 41156C), a jugé qu'en refusant la délivrance, en 2016, d'une carte de conducteur de taxi au regard de délits datant de 2007 et 2008, « le ministre a dépassé sa marge d'appréciation, alors que ce refus est à qualifier de disproportionné ».

Le Conseil d'État estime que la teneur actuelle de la loi ne confère pas un tel pouvoir d'appréciation au ministre, qui se trouve tenu de refuser la délivrance de la carte de conducteur, en cas de condamnation et ce quelle que soit la date des faits ou de la condamnation. La disposition en projet, qui empêche le ministre de refuser la délivrance pour des condamnations de plus de cinq ans au moment de la demande, s'avère plus favorable pour les justiciables que la teneur actuelle du texte. Le Conseil d'État peut y marquer son accord.

Article 12

L'article sous examen entend modifier l'article 9 de la loi précitée du 5 juillet 2016. Il introduit un test éliminatoire, dont l'exécution est confiée à la Société nationale de circulation automobile (SNCA). Le contenu et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

Au commentaire des articles, les auteurs expliquent que selon la législation en vigueur, les futurs conducteurs de taxis doivent participer à une séance d'information, mais que l'expérience aurait montré que les tests non-éliminatoires à l'issue de cette séance d'information « étaient trop souvent vierges ou de qualité médiocre ». Ceci expliquerait que « l'introduction d'un test éliminatoire, indispensable afin d'obtenir la carte de conducteur, est de mise. [...] L'examen portera sur les volets législation, accueil du client et gestion des conflits, des notions de base en secourisme ainsi que sur les connaissances géographiques du pays ».

Comme les auteurs ont changé le caractère de la formation qui sera sanctionnée dorénavant par un examen éliminatoire, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à l'article 12 dans sa teneur actuelle

qui introduit une restriction à la liberté de commerce et prévoit de reléguer à un règlement grand-ducal la détermination du contenu et des modalités de l'examen. Or, la disposition sous avis relevant de la matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe outre les objectifs, les principes et points essentiels des mesures d'exécution. Dès lors, le Conseil d'État demande aux auteurs de préciser ces aspects de la formation et de l'examen éliminatoire dans le texte de la loi en projet.

Articles 13 et 14

Sans observation.

Article 15

L'article sous examen entend modifier l'article 12 de la loi précitée du 5 juillet 2016. Selon le paragraphe 2, point 8°, et le paragraphe 5, point 6°, les conducteurs de taxis ou de VLC ne peuvent plus refuser le paiement par carte bancaire. Si ce n'est pas dans l'intention des auteurs de donner aux conducteurs de taxis ou de VLC la faculté de refuser le paiement en espèces, comme ils l'expliquent au commentaire des articles, il convient de le préciser dans le texte sous rubrique qui dans sa teneur actuelle est équivoque. Par ailleurs, le Conseil d'État s'interroge sur les conséquences d'une interdiction « de refuser le paiement par carte bancaire », les auteurs précisant au commentaire des articles qu'ils ne visent que « les cartes de crédit usuelles (VISA, Mastercard et VPay) ». Or, cette intention des auteurs ne se retrouve pas dans la formulation très générale du nouvel article 12, paragraphe 2, point 8° et paragraphe 5, point 6° sous revue, ce qui fera en sorte qu'un conducteur de taxi ou de VLC qui devrait refuser une carte bancaire étrangère moins « usuelle » risquerait une sanction en vertu de l'article 21, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 5 juillet 2016. Par ailleurs, il est exclu de faire peser un tel risque sur le conducteur qui ne ferait que mettre en œuvre les instructions de l'exploitant. Par conséquent, le Conseil d'État demande aux auteurs de préciser la disposition sous revue.

Le paragraphe 2, point 13°, interdit aux conducteurs de taxis de prendre en charge un client qui a effectué une réservation préalable avec un autre taxi. Le Conseil d'État, même s'il comprend l'intention des auteurs « d'assécher la pratique courante de prendre en charge des clients en train d'attendre leur taxi commandé », est d'avis que cette disposition n'est pas contrôlable, le conducteur de taxi étant à la merci du client qui pour sa part n'est pas obligé d'indiquer au conducteur de taxi s'il a effectué une réservation préalable. Le Conseil d'État s'oppose formellement par conséquent à la teneur du paragraphe 2, point 13° sous avis, ceci sur le fondement du principe de la sécurité juridique.

Au dernier alinéa du paragraphe 2 sous revue, le Conseil d'État demande de reformuler les termes « il n'est rien dû » et suggère par ailleurs d'intégrer ces dispositions dans la liste des interdictions aux conducteurs de taxis en y ajoutant deux nouveaux points 14° et 15°. En outre, le Conseil d'État constate que la disposition relative à « l'acheminement à un guichet automatique bancaire » est incomplète en ce qu'elle ne règle pas le retour à la destination. Vu ce qui précède le Conseil d'État suggère d'écrire :

« 14° de facturer le temps d'arrêt en cas de panne du véhicule ;

15° de facturer le chemin aller-retour entre la destination et l'acheminement à un guichet automatique bancaire, en cas de panne du terminal de paiement bancaire dans le taxi. »

Dans ce même contexte, le Conseil d'État ne comprend pas pourquoi les auteurs n'ont pas inclus une disposition analogue à l'endroit du paragraphe 5 de l'article sous revue concernant les VLC, même si l'article 20 de la loi en projet dispose que les VLC doivent appliquer un tarif forfaitaire non révisable. Mais qu'en est-il si le véhicule du chauffeur de VLC tombe en panne ou si le chauffeur est obligé de conduire le client vers un guichet automatique bancaire ?

Au paragraphe 4, point 5° et au paragraphe 6, point 3° de l'article sous revue, les conducteurs de taxi et de VLC obtiennent le droit de demander des frais de nettoyage en cas de salissure. Le dispositif prévoit que ces frais doivent être justifiés et documentés et que le client doit régler les frais sur base d'une facture lui envoyée par l'exploitant. Même si le Conseil d'État comprend l'intention des auteurs, plusieurs questions se posent en pratique auxquelles le texte ne donne aucune réponse : quelle est la définition du terme « salissure » dans ce cas ? Comment le degré de salissure sera-t-il évalué du moment où le client est monté dans le véhicule jusqu'au moment où il le quitte ? Comment et sous quelle forme le conducteur obtiendra-t-il les données personnelles (nom, adresse) du client auquel l'exploitant devra envoyer une facture ? Qu'en est-il si le client refuse de communiquer ses données personnelles ? Dans

une telle situation, le conducteur de taxi est en effet dépourvu de tous moyens, ne pouvant ni séquestrer le client, ni exiger sa carte d'identité, ni faire intervenir la Police grand-ducale. Le Conseil d'État demande aux auteurs de préciser le texte, ou de le supprimer, tout en s'y opposant formellement pour des raisons de sécurité juridique.

Article 16

Sans observation.

Articles 17 et 18

Les articles sous revue entendent modifier l'article 13 de la loi précitée du 5 juillet 2016 et introduire un nouvel article 13*bis*. L'article 13, paragraphe 6, point 3° et 13*bis*, paragraphe 6 fixent les normes maximales d'émissions par voiture pour les taxis et VLC, en maintenant d'une part la valeur maximale de 150 g/km de valeur combinée en matière d'émission de dioxyde de carbone, mais calculée selon la nouvelle méthode de calcul dénommée procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (en version anglaise *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure*, ci-après « WLTP » selon l'acronyme retenu²). Ils entendent, d'autre part, opérer une nouvelle fixation de la catégorie inférieure des véhicules à la norme Euro 6, au lieu de la norme Euro 5. Ils visent finalement à fixer, pour ce qui concerne la flotte de véhicules, une limite moyenne de la valeur maximale combinée en matière d'émission de dioxyde de carbone selon la méthode de calcul WLTP fixée à un maximum de 95 g CO₂/km.

Selon le commentaire des articles il est prévu « d'introduire cette nouvelle limite par flotte à partir du 1^{er} janvier 2025 ».

Le dernier alinéa de l'article 13, paragraphe 6, point 3° et de l'article 13*bis*, paragraphe 6 précise qu'un règlement grand-ducal déterminera les valeurs exactes et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées.

Le Conseil d'État se demande dans ce contexte comment un exploitant de VLC, ne disposant que d'une ou plusieurs voitures historiques, pourrait atteindre cet objectif. La question se pose de la même manière pour les entreprises établies de VLC spécialisées dans certains transports, tels que mariages ou événements privés avec des voitures de collection ou des véhicules de type limousine. Le Conseil d'État suggère aux auteurs d'y prévoir des exceptions.

Ensuite, le Conseil d'État donne à considérer que la détermination des valeurs des émissions et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées se heurtent à l'article 11, paragraphe 6 de la Constitution. Dans une telle matière réservée à la loi, les points essentiels doivent être contenus dans le texte de loi. Voilà pourquoi le Conseil d'État demande aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, de tracer un cadre dans la loi en projet pour ce qui est des valeurs et des dates auxquelles ces normes environnementales doivent être respectées.

Articles 19 à 22

Sans observation.

Article 23

L'article sous examen entend modifier l'article 18 de la loi précitée du 5 juillet 2016 relatif au traitement des données personnelles. Il vise à établir une banque de données nationale relative aux taxis et aux VLC. Il entend préciser la finalité de la collecte des données, le type des données sauvegardées et leur durée de conservation, conformément aux exigences du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil³.

Le paragraphe 7 confère accès à la banque de données aux membres de la Police grand-ducale et aux agents de l'Administration des douanes et accises « visés à l'article 22 ». En vertu de l'article 22, ceux-ci interviennent en leur qualité d'officier de police judiciaire, de sorte qu'il est superfétatoire de

2 Il est renvoyé aux considérations générales de l'avis précité du Conseil d'État n°60.481, concernant la base juridique des nouvelles modalités de calcul WLTP.

3 Règlement (UE) 2016/679 du Parlement et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

prévoir explicitement un accès à la base de données, étant donné que le Code de procédure pénale leur donne déjà cette faculté dans le cadre de la recherche et de la constatation d'infractions. Le paragraphe 7 est donc à supprimer. Par ailleurs, le Conseil d'État demande aux auteurs de saisir l'opportunité de la présente loi modificative pour viser à l'article 22, paragraphe 1^{er}, de la loi, l'ancienne qualification « les membres de la Police grand-ducale », par celle « les membres de la Police grand-ducale relevant du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire », plus en phase avec les dispositions de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Le paragraphe 8 entend relever de deux à trois ans la durée maximale de conservation des données après déchéance de la licence ou de la carte de conducteur. Au regard des exigences du règlement (UE) 2016/679 et en l'absence d'explications sur les raisons de cet allongement de la durée de conservation des données, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Article 24

L'article sous revue prévoit des mesures ainsi que des sanctions administratives, reprenant pour l'essentiel la teneur de l'article 19, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 5 juillet 2016, en l'adaptant pour tenir compte des VLC et en ajoutant trois alinéas visant, selon les auteurs, à renforcer l'effectivité des sanctions administratives.

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le Conseil d'État demande que les termes de « sanction administrative » soient supprimés. Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, comporte en fait une simple décision administrative à l'égard d'un demandeur n'ayant jamais rempli les conditions légales ou ne les remplissant plus. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à son avis du 9 décembre 2014 relatif à la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxi, alors en projet.

En revanche, l'avant-dernier alinéa du nouvel article 19, paragraphe 1^{er}, point 2°, prévoyant qu'un retrait définitif d'une carte de conducteur entraîne le refus de toute nouvelle demande en obtention d'une carte de conducteur par le même titulaire, revêt le caractère d'une sanction qui n'est pas conforme au principe de proportionnalité, reconnu comme principe de droit à valeur constitutionnelle par la Cour constitutionnelle⁴, de sorte que le Conseil d'État doit s'y opposer formellement.

Articles 25 à 27

Sans observation.

Article 28

L'article sous avis introduit un nouvel article 25*bis* qui prévoit l'échange automatique des licences d'exploitation de taxi émises avant le 1^{er} janvier 2022. Telle que formulée, la disposition fait en sorte que la durée de validité de la licence d'exploitation émise avant le 1^{er} janvier 2022 est prolongée de cinq ans pour toutes les licences d'exploitation existantes indépendamment de leur date d'expiration. L'article 29 qui introduit un nouvel article 26*bis* prévoit cependant que les cartes de conducteur délivrées avant le 1^{er} janvier 2022 restent valables « jusqu'à leur date d'expiration ». Le Conseil d'État suggère aux auteurs de préciser également le nouvel article 25*bis* dans ce sens.

Articles 29 à 33

Sans observation.

*

⁴ Cour constitutionnelle, arrêt n° 146/21 du 19 mars 2021 (Mém. A-no 232 du 23 mars 2021).

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Lors du remplacement d'un article, il n'y a pas lieu d'indiquer qu'il est remplacé par « un nouvel article ». Il suffit d'indiquer qu'il est remplacé par « le texte suivant » ou par « les dispositions suivantes ». Dans le même ordre d'idées, lors du remplacement d'un paragraphe, il n'y a pas lieu d'indiquer qu'il s'agit d'un « nouveau » paragraphe.

Il y a lieu de se référer à la « loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis », étant donné que celle-ci a déjà fait l'objet de modifications depuis son entrée en vigueur.

Étant donné que le sigle « VLC » désigne un « véhicule de location avec chauffeur », il y a lieu de se référer à un VLC au masculin, et d'écrire « un VLC » et « son VLC » et « le VLC », et non pas « une VLC » ni « sa VLC » ou « la VLC ».

Pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ». Les termes « dûment » et « obligatoirement » sont à omettre, car superflus.

Article 1^{er}

Pour caractériser les énumérations, il est fait recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » 1°, 2°, 3°, ... et non pas à des lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante a), b), c), Les renvois sont également à adapter en conséquence.

Lorsque les définitions sont nombreuses, il est préférable de les faire se suivre dans leur ordre alphabétique.

À la lettre d), la virgule après le terme « administratif » est à supprimer.

À la lettre g), il y a lieu de faire précéder l'introduction de la forme abrégée par une virgule, et non pas par un deux-points. Le point-virgule suivant la forme abrégée est à remplacer par un deux-points. Le terme « dénommé » est à accorder avec le terme « voiture » au genre féminin. De plus, il y a lieu d'écrire le terme « voiture » avec une lettre « v » minuscule. Au vu de ce qui précède, la lettre g) est à libeller comme suit :

« 7° « véhicule de location avec chauffeur », ci-après dénommée « VLC » : voiture automobile [...] ; ».

Toujours à la lettre g), il y a lieu d'écrire « quatre places » en toutes lettres.

Aux lettres m) et n), le terme « ensemble » est à écrire avec une lettre initiale « e » minuscule.

Article 2

L'article sous revue est à terminer par un point final.

Article 3

Les points 3° et 4° sont à reformuler de la manière suivante :

« 3° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) Les termes [...] ;

b) Est ajouté [...]. »

Par analogie, cette observation vaut également pour les articles 10, 11, 26 et 27.

Article 5

Au point 1°, les termes « ci-après « le ministre » » sont à remplacer par ceux de « ci-après « ministre » », en excluant l'article défini de la forme abrégée à introduire.

Article 7

À l'article 5, paragraphe 3, il y a lieu d'écrire « Grand-Duché » avec une lettre « d » majuscule.

Article 13

L'article sous revue est à reformuler de la manière suivante :

« **Art. 13.** À l'article 10, paragraphes 1^{er}, 2 et 3, de la même loi, les termes « de taxi » sont supprimés. »

Article 15

Au paragraphe 4, point 4°, et au paragraphe 6, point 1°, il y a lieu d'écrire le terme « évidentes » au pluriel, étant donné qu'il devrait se rapporter également aux cas de malpropreté et d'ébriété.

Article 18

À l'article 13bis, paragraphe 5, alinéa 1^{er}, l'énumération est à caractériser par des numéros suivis d'un exposant « ° » 1°, 2°, 3°, ... et non pas suivis d'une parenthèse fermante.

Au paragraphe 6, alinéa 3, deuxième phrase, il y a lieu d'écrire « toute nouvelle demande », et non pas « toute une nouvelle demande ». De plus, le terme « sera » est à remplacer par le terme « est ».

Article 23

À l'article 18, paragraphe 7, il y a lieu de renvoyer au « paragraphe 2, point 1° » en insérant le symbole « ° » en exposant.

Article 32

Lors des modifications d'un acte, il y a lieu de suivre l'ordre logique du dispositif à modifier. La disposition modificative relative à l'intitulé est dès lors à reprendre en tout premier lieu à l'article 1^{er} de la loi en projet sous avis et les articles suivants sont à renuméroter en conséquence.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 30 novembre 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
Le Vice-Président,
Patrick SANTER

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7762/06

N° 7762⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

P R O J E T D E L O I

**modifiant la loi du 5 juillet 2016
portant organisation des services de taxis**

* * *

**AVIS DE LA COMMISSION NATIONALE DE LA PROTECTION
DES DONNEES**

(1.10.2021)

Conformément à l'article 57, paragraphe (1), lettre (c) du règlement n° 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (ci-après le « RGPD »), auquel se réfère l'article 7 de la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, la Commission nationale pour la protection des données (ci-après désignée la « Commission nationale » ou la « CNPD ») *« conseille, conformément au droit de l'État membre, le parlement national, le gouvernement et d'autres institutions et organismes au sujet des mesures législatives et administratives relatives à la protection des droits et libertés des personnes physiques à l'égard du traitement »*.

Par courrier en date du 27 janvier 2021, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a invité la Commission nationale à se prononcer sur le projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis (ci-après le « projet de loi »).

Selon l'exposé des motifs, le projet de loi a pour objectif de remédier à certaines défaillances dans le secteur des taxis ainsi que d'inclure les voitures de location avec chauffeur (ci-après « VLC ») dans la législation.

Le présent avis limitera ses observations aux questions traitant des aspects portant sur la protection des données, soulevées plus particulièrement par les articles 11 et 18 du projet de loi sous avis.

1. Sur la condition d'honorabilité

En vertu de l'article 7, paragraphe (2), lettre c) de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, tel que modifié par le projet de loi, tout conducteur de taxi ou de VLC qui souhaite obtenir une carte de conducteur doit satisfaire aux exigences d'honorabilité spécifiées à l'article 8 de ladite loi.

L'article 11 du projet de loi a pour objet de modifier l'article 8, paragraphes (1) et (2) de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis. Il ressort du commentaire de l'article 11 que les auteurs du projet de loi introduisent notamment *« une disposition permettant d'apprécier les antécédents d'une personne encourus pendant les 5 dernières années précédant une demande »*.

A. Sur l'appréciation de l'honorabilité

Il ressort du paragraphe (1) de l'article 8, tel que modifié par l'article 11 du projet de loi, que l'honorabilité s'apprécie *« sur base des antécédents judiciaires qui résultent »* du casier judiciaire du conducteur de taxi ou de VLC.

Le paragraphe (2) de l'article 8 précité, tel que modifié par l'article 11 du projet de loi, énumère quelles seraient les infractions à prendre compte aux fins d'apprécier l'honorabilité d'un conducteur de taxi ou de VLC¹.

S'il y a lieu de relever que la loi précitée ne définit pas la notion d'« honorabilité »², des précisions quant à l'appréciation de cette notion sont apportées par les travaux parlementaires relatifs à l'article 8 de la loi modifiée du 5 juillet 2016 précitée³, ainsi que par un arrêt de la Cour administrative du Grand-Duché de Luxembourg du 8 novembre 2018⁴.

Il ressort des travaux parlementaires que l'appréciation de l'honorabilité du conducteur de taxi se base sur le « *casier judiciaire N°2 afin de permettre de garantir un standard élevé de sécurité pour les clients* »⁵ et que les « *exigences en matière d'honorabilité ont pour intention de tenir compte, lors de la vérification des critères d'attribution, des condamnations éventuelles en relation avec l'activité du conducteur de taxi* »⁶. Il est encore précisé que « *[c]ette vérification approfondie est nécessaire en vue de garantir un certain niveau des prestations et d'assurer le sérieux du conducteur qui est responsable du bon transport de ses passagers. De plus, il est ainsi tenu compte du fait que les services de taxi ont un impact considérable sur l'image générale du Grand-Duché auprès des visiteurs étrangers* »⁷.

En outre, la Cour administrative du Grand-Duché de Luxembourg, dans son arrêt du 8 novembre 2018 précité, a été amenée à se prononcer sur l'honorabilité d'un requérant sollicitant une carte de conducteur de taxi conformément à la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis⁸.

Dans cet arrêt, les juges ont estimé que la liste des infractions, visées au paragraphe (2) de l'article 8 de la loi modifiée du 5 juillet 2016 précitée, n'était pas à considérer comme exhaustive et que « *si la personne a fait l'objet d'une condamnation pénale, son honorabilité ne s'en trouve pas automatiquement affectée, mais il appartient au ministre, dans le cadre de l'appréciation de l'honorabilité professionnelle d'un chauffeur de taxi, d'apprécier in concreto si le comportement global de l'intéressé n'est pas tel à le priver de son honorabilité* ».

La Cour a encore retenu que l'appréciation de l'honorabilité ne pouvait pas porter sur des faits commis il y a plus de 5 ans. Ce principe de limitation temporelle, quant aux faits retenus afin d'apprécier l'honorabilité d'un conducteur de taxi, tel que dégagé par la jurisprudence, a été repris par les auteurs du projet de loi à l'article 11 du texte sous avis.

Par conséquent, s'il y a lieu de féliciter les auteurs du projet de loi pour ces précisions, la CNPD regrette que le numéro de bulletin de casier judiciaire qui serait communiqué ne soit pas expressément indiqué dans ledit article alors qu'il ressort des travaux parlementaires précités et de la jurisprudence précitée que le bulletin n°2 serait communiqué. Il y a lieu de rappeler à ce sujet que dans l'ordre juridique luxembourgeois, la communication des informations relatives à des décisions de justice se fait par la délivrance d'extraits de casier judiciaire conformément à la loi modifiée du 29 mars 2013 relative à l'organisation du casier judiciaire.

Dès lors, il conviendrait de compléter le projet de loi en ce sens.

Enfin, sans préjuger de l'appréciation de l'honorabilité *in concreto* devant être faite par le ministre ayant dans ses compétences la loi sous avis (ci-après le « ministre »), et afin de respecter le principe

1 Le paragraphe (2) de l'article 8 de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, tel que modifié par l'article 11 du projet de loi, dispose que « *[l]es exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le conducteur de taxi ou de VLC n'a pas fait l'objet, endéans les cinq ans qui précèdent la demande, d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant une peine d'emprisonnement d'au moins six mois pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle ou infraction à la législation sur les stupéfiants.* ».

2 Quant à l'absence de définition de la notion « d'honorabilité » en droit luxembourgeois, il est renvoyé aux délibérations n°17/2020 du 17 juillet 2020 (points I.2 et I.3.) et n°3/AV3/2021 du 10 février 2021 (point I).

3 Document parlementaire n°6588, commentaire des articles, p.16, *ad article 10*.

4 Arrêt de la Cour administrative du Grand-Duché de Luxembourg du 8 novembre 2018, numéro 41156C du rôle.

5 Document parlementaire n°6588/00, commentaire des articles, p.16, *ad article 10*.

6 Document parlementaire n°6588/00, commentaire des articles, p.16, *ad article 10*.

7 Document parlementaire n°6588/00, commentaire des articles, p.16, *ad article 10*.

8 Arrêt de la Cour administrative du Grand-Duché de Luxembourg du 8 novembre 2018, numéro 41156C du rôle.

de prévisibilité et de précision auquel doit répondre tout texte légal ou réglementaire⁹, la CNPD se demande s'il ne serait pas opportun, à l'instar des législations belges et françaises, de prévoir une liste exhaustive des infractions qui seraient à prendre en compte lors de l'appréciation de l'honorabilité par le ministre ?

B. Sur le cadre légal national comparé à celui en Belgique et en France

Il est intéressant de noter que la loi tant belge que française prévoient une condition similaire à celle requise par l'article 8 de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, tel que modifié par l'article 11 du projet de loi.

En effet, en Belgique l'article 9 de l'arrêté du Gouvernement wallon portant exécution du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, tel que modifié, prévoit qu'un chauffeur « *satisfait aux conditions de moralité* » s'il n'a pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave coulée en force jugée pour les infractions y listées, à savoir « *1° infraction au Livre II, Titre III, chapitres 1er à V, titre V, chapitres 1er et 2, Titre VII, chapitre V, Titre VIII, chapitres 1er et 2 et Titre VIII du Code pénal ; 2° infraction du troisième et du quatrième degré à la réglementation de la circulation routière ; 3° infraction pour excès de vitesse ; 4° conduite en état d'intoxication alcoolique, d'imprégnation alcoolique, d'ivresse ou sous l'effet d'autres substances qui influencent la capacité de conduite dans le cadre de son activité professionnelle* ».

En France, l'article R.3120-8 du Code des transports français prévoit que « *[n]ul ne peut exercer la profession de conducteur de véhicule de transport public particulier si figure au bulletin n° 2 de son casier judiciaire, ou à son équivalent pour les non-nationaux, l'une des condamnations suivantes:*

- 1° Une condamnation définitive pour un délit sanctionné en vertu du code de la route par une réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire ;*
- 2° Une condamnation définitive pour conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule utilisé ou pour conduite malgré l'annulation du permis de conduire ou malgré l'interdiction d'obtenir la délivrance du permis, ou encore pour refus de restituer son permis de conduire après l'invalidation ou l'annulation de celui-ci ;*
- 3° Une condamnation définitive prononcée par une juridiction, française ou étrangère, à une peine criminelle ou à une peine correctionnelle d'au moins six mois d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle, trafic d'armes, extorsion de fonds ou infraction à la législation sur les stupéfiants. »*

Contrairement au cadre légal national actuel, les lois belge et française énumèrent limitativement les faits sur lesquels portera l'appréciation de la « moralité » ou de « l'honorabilité professionnelle »¹⁰ d'un conducteur. Dès lors, afin de répondre aux exigences de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal¹¹, la CNPD se demande si les auteurs du projet de loi ne devraient pas s'inspirer des dispositions légales belges et françaises précitées ?

2. Sur la banque de données dédiée à la gestion journalière des licences d'exploitation de taxis et de VLC ainsi qu'à celles des cartes de conducteurs

Il y a lieu de relever que le principe de la création d'une banque de données à caractère personnel tenue par le ministre et dédiée à la gestion journalière des licences d'exploitation de taxi a été introduit par l'article 18 de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

L'article 23 du projet de loi entend cependant procéder à une refonte complète de ces dispositions. La Commission nationale regrette que les raisons ayant poussé les auteurs du projet de loi à procéder

⁹ En ce sens, V. M. Besch, « Traitement de données à caractère personnel dans le secteur public », Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Luxembourg, Promoculture Larcier, 2019, p.469, n°619; V. entre autres CourEDH, Zakharov e. Russie [GCL n°47413/06], § 228-229, 4 décembre 2015

¹⁰ Article R.3120-6, point 3° du Code des transports français

¹¹ En ce sens, V. M. Besch, « Traitement de données à caractère personnel dans le secteur public », Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Luxembourg, Promoculture Larcier, 2019, p.469, n°619; V. entre autres CourEDH, Zakharov e. Russie [GCL n°47413/06], § 228-229, 4 décembre 2015

à une telle refonte ne soient pas exposées dans le commentaire des articles, alors que les nouvelles dispositions manquent de clarté et de précisions, contrairement à celles qui figuraient initialement à l'article 18 précité.

A. Remarques préliminaires

Il convient de rappeler que la tenue d'un fichier de données à caractère personnel collectées et traitées par une autorité administrative doit reposer sur une base légale conformément à l'article 6 paragraphe (3) du RGPD.

Cet article prévoit une contrainte particulière liée à la licéité d'un traitement de données nécessaire au respect d'une obligation légale ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement. Dans ces deux cas de figure, le fondement et les finalités des traitements de données doivent spécifiquement être définis soit par le droit de l'Union européenne, soit par le droit de l'Etat membre auquel le responsable du traitement est soumis.

De plus, le considérant (45) du RGPD précise qu'il devrait « [...] appartenir au droit de l'Union ou au droit d'un Etat membre de déterminer la finalité du traitement. Par ailleurs, ce droit pourrait préciser les conditions générales du présent règlement régissant la licéité du traitement des données à caractère personnel, établir les spécifications visant à déterminer le responsable du traitement, le type de données à caractère personnel faisant l'objet du traitement, les personnes concernées, les entités auxquelles les données à caractère personnel peuvent être communiquées, les limitations de la finalité, la durée de conservation et d'autres mesures visant à garantir un traitement licite et loyal. [...] ».

En vertu des dispositions précitées, ces bases légales devraient établir des dispositions spécifiques visant à déterminer, entre autres, les types de données traitées, les personnes concernées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et pour quelles finalités, les durées de conservation des données ou encore les opérations et procédures de traitement.

Ainsi, bien que les dispositions de l'article 18 précité prévoyaient d'ores et déjà la tenue d'un fichier par le ministre, celles-ci devraient, à la suite de leur refonte par l'article 23 du projet de loi, être complétées alors qu'elles sont formulées de manière trop vague ou imprécise.

Dans les développements ci-après, la Commission nationale reviendra sur les dispositions devant être complétées ou sur les éléments devant être précisées.

B. Sur le rôle des différents acteurs

La Commission nationale se félicite que le paragraphe (4) de l'article 18 de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi, précise le rôle des différents acteurs dans le cadre des traitements de données à caractère personnel visés par l'article précité.

La CNPD salue que les auteurs du projet de loi aient précisé que :

- le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du RGPD ; et que
- le CTIE et la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après la « SNCA ») agissent en tant que sous-traitant du ministre au sens de l'article 4, point 8) du RGPD.

Concernant le rôle du sous-traitant, il y a lieu de rappeler que conformément à l'article 28 du RGPD, celui-ci « ne traite les données à caractère personnel que sur instruction documentée du responsable du traitement ».

C. Sur les finalités du traitement de données à caractère personnel

Comme relevé précédemment, l'article 23 procède à une refonte de l'article 18 de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis. Il résulte de cette refonte que les finalités énumérées au paragraphe (1) de l'article 18 précité sont supprimées par l'article 23 du projet de loi. Les finalités du traitement sont désormais énumérées au paragraphe (2) de l'article 18, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi.

Si ledit article reprend sensiblement les finalités qui étaient listées à l'article 18, paragraphe (1), il y a lieu de relever que la finalité relative à « la mise en œuvre d'analyses et de recherches à des fins

de planification et d'évaluation de la qualité des services de taxi après dépersonnalisation des données afférentes » a été supprimée. L'article 23 du projet de loi introduit également une nouvelle finalité à savoir « *le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution* ».

La Commission nationale se félicite que les finalités soient déterminées et listées au paragraphe (2) de l'article 18, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi.

Néanmoins, pour plus de clarté il aurait été préférable que les auteurs du projet de loi précisent quelles données sont collectées et pour quelles finalités. En l'absence de telles précisions, il est difficile pour la CNPD d'apprécier si le principe de minimisation serait respecté. Il est rappelé qu'en vertu de ce principe, seules les données à caractère personnel qui sont nécessaires à la réalisation des finalités peuvent être traitées.

D. Sur l'origine des données à caractère personnel et les catégories de données à caractère personnel

La Commission nationale se félicite que les catégories de données à caractère personnel collectées par le ministre soient énumérées au paragraphe (3) de l'article 18, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi. Cependant, il y a lieu de relever que la formulation initiale de l'article 18 était plus précise tant en ce qui concerne les catégories de données à caractère personnel collectées par le ministre que leurs origines. Or, de telles dispositions ont été supprimées et n'ont pas été reprises par l'article 23 du projet de loi.

i. Sur l'origine des données

Il convient de noter que l'article 18, dans sa version initiale, opérait une distinction entre les catégories de données qui étaient collectées directement auprès des personnes concernées de celles qui étaient collectées indirectement et qui provenaient de fichiers étatiques.

La formulation actuelle n'opère plus une telle distinction. Toutefois, il ressort du commentaire des articles que « *[l]'accès à la majorité des données personnelles se fait moyennant l'accès, à d'autres bases de données existantes telles que le RNPP ou la base de données sur les véhicules* » et que « *les encodages de nouvelles données personnelles sont très limités au sein de la base de données* ». En outre, le paragraphe (5) de l'article 18, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi, prévoit également une collecte indirecte de données par le ministre via la SNCA.

Dès lors, la CNPD s'interroge sur le bienfondé de la suppression des dispositions de l'article 18, dans sa version initiale, qui spécifiait l'origine des données collectées et traitées par le ministre.

Si un accès à des fichiers étatiques devaient être un moyen de collecter les données à caractère personnel alors cela devrait figurer expressément dans le projet de loi. La Commission nationale y reviendra *infra* au point E.

Enfin, il y a lieu de noter qu'en vertu du paragraphe (5) de l'article 18, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi, le ministre obtiendrait via la SNCA « *le numéro d'identification national du candidat* ». Or, il convient de rappeler que l'accès au RNPP par une administration devrait s'effectuer conformément à la procédure prévue par l'article 10 de la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques ainsi que les articles 5 à 7 du règlement grand-ducal du 28 novembre 2013 fixant les modalités d'application de la loi précitée. Il serait, dès lors, préférable de prévoir que le ministre ait accès au RNPP conformément aux dispositions précitées plutôt que de prévoir la transmission du numéro d'identification national par la SNCA au ministre.

ii. Sur les catégories de données à caractère personnel

Il y a lieu de constater que le ministre se voit communiquer des données à caractère personnel ainsi que des données concernant des personnes morales. A ce titre, il convient de relever que le considérant 14 du RGPD dispose que le RGPD « (...) ne couvre pas le traitement des données à caractère personnel qui concernent les personnes morales, et en particulier des entreprises dotées de la personnalité juridique, y compris le nom, la forme juridique et les coordonnées de la personne morale ». Toutefois, des informations ayant trait à des personnes morales peuvent, le cas échéant, concerner des personnes physiques (par exemple: si elles incluent le nom du gérant de la société) et doivent dès lors être considérées comme des données à caractère personnel. Le RGPD ne s'appliquera donc qu'aux données à caractère personnel qui seraient communiquées au ministre.

Il convient de relever que la version initiale de l'article 18 était rédigé avec plus de précision et de clarté en ce qui concerne les catégories de données collectées par le ministre. En effet, le paragraphe (3) de l'article 18 énumérait les catégories de données collectées indirectement via des fichiers étatiques et le paragraphe (5) énumérait quant à lui les catégories de données qui étaient collectées directement auprès des conducteurs, exploitants de taxis ou intéressés « *figurant sur la liste d'attente* ».

Or, la formulation actuelle de l'article 18, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi, propose une énumération succincte et imprécise, qui ne reprend pas certaines des catégories de données qui étaient pourtant visées par les dispositions supprimées. De plus, les dispositions sous avis ne mentionnent pas à quelle personne concernée se rapportent les données à caractère personnel qui seraient collectées.

A titre d'illustration, il convient de relever que le paragraphe (3) de l'article 18, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi, prévoit que « *les noms et prénoms* » seraient collectées. S'agit-il des noms et prénoms des conducteurs, exploitants de taxi ou de VLC ?

Ainsi, afin de répondre aux exigences de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal¹², la Commission nationale suggère que les auteurs du projet reprennent la formulation initiale de l'article 18, paragraphes (3) et (5), sinon de préciser dans le texte sous avis à quelle personne concernée se rapportent les catégories de données à caractère personnel et compléter l'énumération des catégories de données à caractère personnel, qui n'apparaît pas à ce stade complète. Il conviendrait, par exemple, de préciser que la photo du conducteur serait collectée ainsi que l'extrait de casier judiciaire d'un conducteur de taxi ou de VLC serait collecté.

Enfin, une erreur matérielle semble s'être glissée au paragraphe (3) de l'article 18, tel que modifié par l'article 23, en ce qu'il dispose « *pour les fichiers énumérés aux paragraphes 1^{er} et 2* » alors qu'il ressort desdits paragraphes que le ministre tient une seule banque de données. De plus, au même paragraphe, il semble également que les auteurs du projet de loi aient omis le terme « *collectées* » juste après « *les données à caractère personnel* ».

E. Sur l'accès au RNPP et à la base de données sur les véhicules

Il convient de relever que les dispositions initiales de l'article 18, paragraphe (3), encadraient l'accès à d'autres fichiers étatiques par le ministre. En effet, cet article précisait pour chacun des fichiers auxquels le ministre pouvait accéder quelles étaient les données qu'il pouvait collecter pour les finalités y énumérées.

Or, ces dispositions ont été supprimées par l'article 23 du projet de loi bien que les auteurs du projet de loi précisent dans le commentaire des articles que « *[l] 'accès à la majorité des données personnelles se fait moyennant l'accès à d'autres bases de données existantes telles que le RNPP ou la base de données sur les véhicules* ».

Si l'accès à d'autres bases de données étatiques semble être toujours la volonté des auteurs du projet de loi, cela n'est désormais plus reflété dans la formulation actuelle de l'article 18, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi. L'article 18 paragraphe (5), tel que modifié par l'article 23 du projet de loi, ne prévoyant en outre qu'une communication de données de la SNCA vers le ministre.

Dès lors, afin de répondre aux exigences de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal¹³, la Commission nationale estime que de tels accès devraient être prévus et encadrés par le projet de loi. Sur ce point, il est suggéré aux auteurs du projet de loi de reprendre les dispositions de l'article 18, paragraphe (3).

Enfin, il y a lieu d'attirer l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que ces accès ne doivent pas permettre au ministre d'obtenir de manière indirecte des données à caractère personnel issues de fichiers d'autorités étatiques pour lesquels il n'aurait pas accès en vertu du projet de loi sous avis.

¹² En ce sens, V. M. Besch, « Traitement de données à caractère personnel dans le secteur public ». Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Luxembourg, Promoculture Larcier, 2019, p.469, n°619; V. entre autres CourEDH, Zakharov e. Russie [GCL n°47413/06], § 228-229, 4 décembre 2015

¹³ En ce sens, V. M. Besch, « Traitement de données à caractère personnel dans le secteur public », Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Luxembourg, Promoculture Larcier, 2019, p.469, n°619; V. entre autres CourEDH, Zakharov e. Russie [GCL n°47413/06], § 228-229, 4 décembre 2015

F. Sur la communication des données à caractère personnel à la SNCA

Il y a lieu de relever que dans sa version initiale l'article 18, paragraphe (10) disposait que « *[l]e ministre est autorisé à communiquer, par des procédés informatisés, ou non, dès données à caractère personnel relatives aux exploitants ou conducteurs, à la SNCA, aux fins de permettre la vérification d'une licence d'exploitation en cours de traitement et aux fins de délivrance et d'apposition du tableau taxi, de la plaque zone taxi et du panneau lumineux. Les données qui peuvent être communiquées à la SNCA sont déterminées par règlement grand-ducal.* »

L'article 14, paragraphe (2), du règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant notamment les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis, énumère les données qui peuvent être communiquées par le ministre à la SNCA.

Dans la mesure où les dispositions du paragraphe (10) de l'article 18 sont supprimées par l'article 23 du projet de loi, et que les auteurs du projet de loi n'indiquent pas les raisons d'une telle suppression, la Commission nationale se demande si une telle communication reste prévue ? Dans l'affirmative, de telles précisions devraient être apportées par les auteurs du projet de loi.

G. Sur l'accès aux données à caractère personnel

Il convient de relever que les dispositions énoncées au paragraphe (7) de l'article 18, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi, prévoient un accès « *aux données contenues dans la banque de données* » pour les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe (2), point 1) de l'article précité.

Or, dans la mesure où une loi doit être suffisamment claire et précise afin de permettre aux personnes concernées de connaître l'étendue des limitations, ainsi que les conséquences éventuelles pour elles¹⁴, il conviendrait de préciser le cadre légal des contrôles pouvant être effectués par les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises. La Commission nationale recommande, dès lors, d'insérer à la fin du paragraphe (7) de l'article 18, tel que modifié par l'article 23 du projet de loi, la formulation suivante : « *conformément à leurs pouvoirs de contrôle tels que visés à l'article 22 de la présente loi* »¹⁵.

Enfin, la CNPD se demande encore si l'accès à un tel fichier par la Police grand-ducale ne devrait pas être prévu dans le corps de l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale, qui précise notamment les fichiers auxquels les forces de l'ordre peuvent avoir accès, ainsi que les conditions dans lesquelles de tels accès peuvent être opérés. Ce d'autant plus alors que le projet de loi n°7741 portant modification 1° de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale, 2° de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant réorganisation du SRE et 3° du Code pénal, entend modifier ledit article. En effet, il ressort de l'exposé des motifs du projet de loi N°7741 précité, que la modification envisagée de l'article 43 précité « *a pour but d'adapter la liste des fichiers déjà accessibles à la Police et de mieux encadrer leur accès par la Police* ».

H. Sur la traçabilité des accès

Il y a lieu de relever que le paragraphe (6) de l'article 18 prévoyait des dispositions spécifiques quant à la traçabilité des accès, qui se voient désormais être supprimées par l'article 23 du projet de loi. Si le RGPD ne prévoit pas explicitement que de telles dispositions soient reflétées dans un texte de loi, la Commission nationale tient toutefois à rappeler le principe d'intégrité et confidentialité qui doit être respecté par le responsable du traitement, en l'occurrence le ministre.

Conformément à l'article 5 paragraphe (1), lettre f) du RGPD les données à caractère personnel doivent être « *traitées de façon à garantir une sécurité appropriée des données à caractère personnel, y compris la protection contre le traitement non autorisé ou illicite et contre la perte, la destruction ou les dégâts d'origine accidentelle, à l'aide de mesures techniques ou organisationnelles appropriées (intégrité et confidentialité)* ».

¹⁴ Voir entre autres CourEDH, Zakharov c. Russie [GC], n°47413/06, § 228-229, 4 décembre 2015.

¹⁵ L'article 22 de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis dispose que : « *[l]es infractions aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution sont recherchées et constatées par les membres de la Police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises* ».

En outre, l'article 32 du RGPD dispose que : « *le responsable du traitement et le sous-traitant mettent en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté au risque* ». Pareilles mesures doivent être mises en œuvre afin d'éviter notamment des accès non-autorisés aux données ou des fuites de données.

Parmi ces mesures de sécurité, la Commission nationale estime important que seules les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions et de leurs tâches professionnelles soient habilitées à avoir accès aux données nécessaires. Dans ce contexte, il est vivement recommandé de définir une politique de gestion des accès, afin de pouvoir identifier dès le début la personne ou le service, au sein de chaque entité ou administration concernée, qui aurait accès aux données ou, dans le cadre des administrations, à l'interface informatique mise à disposition par le CTIE, et à quelles données précises cette personne ou ce service aurait accès.

En outre, il est nécessaire de prévoir un système de journalisation des accès (registre des logs), afin de pouvoir garantir la traçabilité des accès. Enfin, la CNPD recommande que les données de journalisation soient conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

La CNPD souligne aussi l'importance d'effectuer pro activement des contrôles en interne. A cet effet, il convient conformément à l'article 32, paragraphe (1), lettre d) du RGPD de mettre en œuvre une procédure « *visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement* ».

I. Sur la durée de conservation des données à caractère personnel

Conformément à l'article 5 paragraphe (1), lettre e) du RGPD, les données à caractère personnel ne doivent pas être conservées plus longtemps que nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées.

La Commission nationale se félicite que l'article 18, paragraphe (8), tel que modifié par l'article 23 du projet de loi dispose que « *[l]es données seront conservées au maximum trois ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur. La photo d'identité est détruite après la production de la carte de conducteur* ».

Cependant, de telles dispositions respectent-elles le principe de limitation de la conservation en ce qui concerne l'extrait de casier judiciaire qui serait collecté en vertu de l'article 8 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis ?

Enfin, il y a encore lieu de relever que le texte en projet prévoit une durée de conservation qu'en cas de déchéance d'une licence d'exploitation de taxi, de VLC ou d'une carte de conducteur. Cependant, qu'en est-il en cas de renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi, de VLC ou d'une carte de conducteur ?

Il est rappelé à ce titre que conformément au principe d'exactitude, les données personnelles doivent être exactes, et si nécessaire, tenues à jour. Ainsi, il incombe au responsable du traitement de prendre toutes les mesures raisonnables afin de garantir que les données personnelles inexactes soient rectifiées ou supprimées sans tarder.

Ainsi décidé à Belvaux en date du 1^{er} octobre 2021.

La Commission nationale pour la protection des données

Tine A. LARSEN
Présidente

Thierry LALLEMANG
Commissaire

Marc LEMMER
Commissaire

Alain HERRMANN
Commissaire