



Dossier consolidé

Date de création : 19-11-2025

Projet de loi 8624

Projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur

Date de dépôt : 30-09-2025

Auteur(s) : Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
30-09-2025	Déposé	20250930_Depot	<u>3</u>
19-11-2025	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre des Salariés	20251119_Avis	<u>114</u>

20250930_Depot



Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 12 septembre 2025 approuvant sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. *La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisée à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.*

Art. 2. *La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de l'exécution du présent arrêté.*

Luxembourg, le 30 septembre 2025

Le Premier ministre

Luc Frieden

La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

Yuriko Backes



Exposé des motifs

Considérations générales

La loi modifiée du 5 juillet 2016 portant sur organisation des services de taxis a marqué un tournant décisif dans ce secteur. Le passage d'une gestion communale à une gestion nationale des taxis visait à assainir le secteur. Si cet objectif a été largement atteint, l'ambition d'une baisse significative des prix ne s'est pas réalisée au niveau escompté.

L'accord de coalition 2023-2028 prévoit que :

« La réforme de la loi sur les taxis sera achevée dans le but de réduire les prix élevés en supprimant notamment le plafond des licences actuellement en vigueur. »

« Les voitures de location avec chauffeur (VLC), comme Uber et des services similaires, seront autorisées au Luxembourg, à condition que les chauffeurs disposent d'une licence et qu'ils bénéficient d'une couverture sociale ainsi que d'une protection au regard du droit du travail. »

Dans la loi précitée de 2016, il y avait une absence du cadre juridique pour les services de voitures de location avec chauffeur (VLC), alors que ce type de transport occasionnel rémunéré existe d'ores et déjà depuis un certain temps, mais, en l'absence de régulation claire et précise, plusieurs éléments essentiels restent flous, tels que les prescriptions opérationnelles pour ces services ainsi que les droits fondamentaux des clientes et des clients et des usagères et usagers, comparables à ceux prévus pour les taxis.

Par ailleurs, l'essor des intermédiaires de réservation, qu'ils soient nationaux ou internationaux, redéfinit les contours du secteur. En particulier, l'arrivée des plateformes numériques a élargi les options pour les clientes et clients et usagères et usagers, favorisant une transparence accrue. Toutefois, ce développement pose également de nouveaux défis auxquels ce projet de loi doit répondre.

C'est dans ce contexte qu'intervient le présent projet de loi. Au lieu de procéder à un simple amendement de la loi de 2016, il a été décidé de rédiger un nouveau texte afin d'assurer une lecture claire et cohérente de la réforme. La nouvelle législation propose ainsi une intégration complète des VLC au même niveau que les taxis, permettant ainsi aux clientes et aux clients et usagères et usagers de choisir indifféremment entre un taxi ou une VLC selon leurs besoins. Cependant, il y a lieu de signaler quelques distinctions qui subsisteront entre ces services. D'une part, les taxis pourront être pris depuis des stations dédiées, être hélés dans la rue ou réservés à l'avance. Les VLC, d'autre part, ne seront accessibles que sur réservation préalable.

La disponibilité des plateformes et la facilité accrue de comparaison des offres pour les clientes et les clients et usagères et usagers devraient également entraîner une baisse des prix.

En ce qui concerne la tarification, il est essentiel que toutes les courses réservées à l'avance soient à prix fixe et non modifiable. Cela garantit à la cliente et au client de connaître le coût final dès la réservation, indépendamment du trajet emprunté, offrant ainsi une meilleure transparence.



Selon les données disponibles au sein du ministère de la Mobilité et des Travaux publics, relatives aux services de taxi, les réclamations ne sont pas négligeables alors qu'il s'agit d'environ 300 par an. La majorité (78 %) des plaintes concernent principalement le non-respect du trajet le plus court et le refus de courses sur de courtes distances. La nouvelle législation vise à réduire de telles pratiques en renforçant les droits des clientes et des clients et usagères et usagers et en assurant un cadre plus strict pour l'ensemble du secteur. D'autant plus que des sanctions administratives et pénales adaptées seront également prévues et mises en place.

S'agissant des licences d'exploitation, conformément à l'accord de coalition mentionné ci-dessus, une ouverture progressive et significative du nombre de licences est prévue jusqu'à l'horizon 2030. Le numerus clausus actuellement en vigueur pour les taxis sera maintenu durant une première phase afin de permettre aux actrices et acteurs économiques existant(e)s de s'adapter à cette nouvelle configuration du marché.

Le projet de loi prévoit qu'à l'issue d'une phase transitoire, marquée notamment par l'échange des licences de taxis et des autorisations actuelles de VLC, le nombre total de licences sera fixé à 2.050, réparties entre 850 licences de taxis et 1.200 licences VLC. Ces chiffres sont établis sur la base du nombre de licences prévu par la loi de 2016 relative aux taxis, ainsi que sur le nombre de véhicules de location avec chauffeur (VLC) en service au 1^{er} novembre 2024.

Par la suite, une augmentation progressive est prévue : dès 2028, le total passera à 2.450 licences (950 taxis et 1.500 VLC), puis à 2.850 en 2029 (1.100 taxis et 1.750 VLC). Cette croissance plus marquée du nombre de licences VLC répond à l'évolution des besoins du marché ainsi qu'à l'émergence de nouvelles technologies favorisant le recours à la réservation préalable, par opposition à la mise à disposition immédiate de véhicules sur des emplacements spécifiques. À compter de l'année 2030, toutes les limitations disparaîtront et le marché fonctionnera alors en ouverture totale.

Une autre nouveauté introduite par le projet de loi est l'instauration de la notion d'intermédiaires de réservation. Désormais, ces services devront obligatoirement obtenir un agrément ministériel et auront l'obligation de collaborer uniquement avec des exploitantes et des exploitants détenant une ou plusieurs licences d'exploitation de taxi ou de VLC en cours de validité. Cette mesure vise à protéger les conductrices et les conducteurs contre d'éventuels abus de la part des intermédiaires, tout en garantissant le respect des conventions collectives et des acquis sociaux à travers leurs employeurs.

L'agrément ministériel permettra de constituer un registre officiel des plateformes de réservation existantes. Ce registre sera mis à disposition des clientes et des clients et usagères et usagers sous la forme d'un annuaire accessible via un site internet informatif, géré par le ministère compétent en la matière. Cette initiative favorisera une plus grande transparence et facilitera l'accès des clientes et des clients et usagères et usagers à des intermédiaires agréés, tout en renforçant la régulation du secteur.

Toute évolution du secteur ne saurait être complète sans un renforcement de la formation des personnes exerçant dans le secteur. C'est pourquoi la présente loi prévoit l'introduction d'une formation structurée en plusieurs modules, alors que la législation actuelle ne propose qu'une simple séance d'information de quelques heures. Compte tenu de l'élargissement du contenu de cette formation, un coût maximum de 750 euros, à charge de la candidate et du candidat, sera appliqué, tout en veillant à le maintenir aussi accessible que possible pour les professionnelles et professionnels du secteur. Cette formation est mise en place avec 4 modules différents pour garantir une meilleure qualité des services offerts par les conductrices et les conducteurs des taxis et VLC et ce, afin de



professionnaliser ce métier. A la fin de cette formation, un certificat est délivré aux participantes et aux participants.

Enfin, il convient de souligner que, sur le plan environnemental, le projet introduit un nouveau mécanisme d'incitation à l'utilisation de véhicules à faibles émissions. Ainsi, la taxe annuelle est calculée sur la base des émissions de CO₂ produites, conformément au principe du pollueur-payeur. Contrairement à la loi de 2016 relative aux taxis, la distinction entre licences ordinaires et licences « zéro émission » est supprimée. Cette abolition vise à offrir au secteur une plus grande flexibilité quant au choix du véhicule le mieux adapté aux besoins opérationnels sur le terrain.

Toutefois, l'utilisation de véhicules moins écologiques entraînera mécaniquement une augmentation du montant de la taxe annuelle, laquelle pourra atteindre un maximum de 2.500 euros. Cette taxe se composera d'un montant de base auquel s'ajoutera un coût unitaire par gramme de CO₂ émis. Il sera donc également dans l'intérêt des exploitantes et des exploitants d'opter pour des véhicules plus respectueux de l'environnement.

Description des modifications par rapport à la législation existante :

La présente loi a pour principaux objectifs :

- Abroger la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, afin de moderniser, harmoniser et de simplifier le cadre législatif existant.
- Donner un cadre légal au secteur des VLC.
- Harmoniser les services de taxi et les VLC pour créer un secteur de transport occasionnel rémunéré où la cliente et le client ou l'usagère et l'usager n'aura plus à se soucier des différences entre ces deux modes de transport.
- Abolition des zones géographiques.
- Maintenir un numerus clausus adapté progressivement pour les licences d'exploitation pour les taxis et VLC jusqu'à son abolition à partir du 1^{er} janvier 2030 pour une ouverture totale du marché.
- Introduire la notion d'intermédiaire de réservation avec des obligations spécifiques, notamment l'obtention d'un agrément ministériel garantissant une collaboration uniquement avec des exploitantes et des exploitants disposant des licences valides.
- Établir un cadre légal clair en matière de tarification, incluant :
 - des prix fixes pour les courses réservées à l'avance et
 - un tarif au kilomètre pour les courses en taxi prises aux stations dédiées ou hélées dans la rue.
- Les relevés mensuels des courses, tant pour les taxis que pour les VLC, serviront à l'élaboration de statistiques détaillées, en vue d'analyser l'évolution du marché et d'ajuster, le cas échéant, les mesures réglementaires afin de mieux répondre aux besoins du secteur et d'en accompagner le développement. Adopter le principe du "*digital by design*" selon lequel toutes les démarches administratives pour les professionnelles et les professionnels du secteur seront majoritairement dématérialisées. Ce principe vise à :
 - améliorer la traçabilité des demandes et des réponses ;
 - réduire les coûts pour les parties impliquées (notamment la diminution de l'envoi de courriers recommandés) ;
 - accélérer les délais de réponse ; et
 - simplifier les démarches administratives.



Texte du projet

Projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur

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

Le Conseil d'Etat entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du ... et celle du Conseil d'Etat du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- a) « carte de conducteur » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi ou une VLC telle que définie à la lettre u) en tant que conducteur en vue de prêter des services de taxi ou de VLC ;
- b) « cession » : acte juridique par lequel le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi et 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 ;
- c) « client » : la personne, physique ou morale, qui contracte un service de taxi ou de VLC ;
- d) « conducteur » : personne physique qui conduit un taxi ou une VLC dans le cadre de la prestation d'un service de taxis ou de VLC ;
- e) « course » : trajet effectué par une voiture affectée à un service de taxis ou de VLC entre l'endroit où l'usager monte à bord de ce véhicule (point de départ de la course) et l'endroit où l'usager descend (point d'arrivée de la course) ;
- f) « CTIE » : le Centre des technologies de l'information de l'Etat luxembourgeois ;
- g) « demandeur » : personne, physique ou morale, qui procède à une démarche administrative en obtention d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC, d'une carte de conducteur ou d'un agrément ministériel pour exercer en tant qu'intermédiaire de réservation ;



- h) « 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 ;
- i) « exploitant » : personne, physique ou morale, titulaire d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC qui est autorisée à effectuer des services de taxis et de VLC ;
- j) « intermédiaire de réservation » : toute personne physique ou morale qui intervient de quelque manière que ce soit dans le cadre de la mise à disposition sur le marché de services de taxis et de VLC, assure la promotion de ces services ou propose des prestations permettant aux exploitants, clients et usagers d'entrer en contact ;
- k) « licence d'exploitation de taxi » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi, tel que défini à la lettre r) en vue de prêter des services de taxis ;
- l) « licence d'exploitation de VLC » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter une VLC, telle que définie à la lettre u) en vue de prêter des services de VLC ;
- m) « ministre » : le membre du gouvernement ayant les Transports dans ses attributions ;
- n) « réclamant » : personne, physique ou morale, qui procède à une réclamation suite à une course qu'elle estime non satisfaisante ;
- o) « service de taxis » : transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis ;
- p) « service de VLC » : transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des VLC sur base d'une réservation par le client ou l'usager à prix fixé à l'avance non modifiable ;
- q) « SNCA » : la Société Nationale de Circulation Automobile S.à.r.l.;
- r) « taxi » : voiture automobile à personnes, comportant au moins trois et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à un service de taxis ;
- s) « 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 ;
- t) « usager » : la personne qui fait usage du service de taxis ou de VLC ;
- u) « voiture de location avec chauffeur » désignée « VLC » : voiture automobile à personnes, comportant au moins trois et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à un service de VLC réservé à l'avance.

Art. 2. Démarches administratives

- (1) Toute demande effectuée dans le cadre de la présente loi, y compris notamment la demande d'octroi, de modification, de restitution, de duplicita de licences d'exploitation de taxi ou de VLC ou de carte de conducteur, est soumise par voie électronique via la plateforme dédiée mise en place par le CTIE.
- (2) Afin d'assurer la sécurité et l'intégrité des communications, toutes les demandes et réponses y afférentes doivent être accompagnées d'une authentification forte, conforme aux normes de sécurité établies par le CTIE, garantissant l'identité du demandeur.



- (3) Un accusé de réception électronique est envoyé automatiquement au demandeur suite à la soumission de toute demande.
- (4) Les réponses du ministre relatives aux demandes mentionnées au paragraphe 1^{er} doivent être transmises par voie électronique, utilisant les mêmes mesures d'authentification forte pour garantir la sécurité des échanges.

Art. 3. Les services du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des VLC

- (1) Seuls les titulaires d'une licence d'exploitation de taxi respectivement d'une licence d'exploitation de VLC sont autorisés à effectuer des services de taxis respectivement des services de VLC.
- (2) Les services de taxis sont effectués par des taxis sur demande de l'usager à un emplacement réservé aux taxis ou sur la route sur signe de la main par l'usager ou sur réservation. Les taxis stationnés aux endroits réservés doivent se trouver en permanence à la disposition des usagers. Le stationnement et le placement des taxis se fait dans leur ordre d'arrivée. Les usagers ont le libre choix du taxi dans la file.
- (3) Toute course en VLC doit être réservée à l'avance. Lorsqu'un regroupement d'usagers est proposé, chacun des usagers doit y consentir lors de la réservation.
- (4) Les services de transport rémunéré ou non de personnes à la demande organisés par les communes ou l'Etat, tels que définis à l'article 4, paragraphe 3 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics, ne sont pas considérés comme services de transport occasionnel rémunéré au sens de la présente loi.

Art. 4. Tarification

- (1) Les courses en taxis, qu'elles partent d'un emplacement réservé ou soient effectuées en cours de route à la demande de l'usager, doivent être réalisées au tarif kilométrique calculé par le taximètre, conformément à la grille tarifaire prévue par règlement grand-ducal.
- (2) Pour les courses en taxi réservées et pour les courses en VLC, le prix final, non modifiable, doit être communiqué au client et à l'usager moyennant un écrit électronique avant le début de la course et dont la forme et le contenu sont prévus par règlement grand-ducal.
- (3) L'usage d'un taximètre pour les taxis, répondant aux exigences fixées à l'article 16, paragraphes 5 à 7, est obligatoire. Cet appareil doit afficher en temps réel le tarif de la course pendant la prestation. Pour les courses réservées, les appareils doivent afficher depuis le début et pendant toute la course le tarif convenu à l'avance.
- (4) Tout taximètre doit être associé à un dispositif d'impression permettant de délivrer un ticket-reçu à l'usager au cas où aucun reçu numérique ne lui a été délivré.



Art. 5. Réclamations

- (1) Toute réclamation relative à une course effectuée en taxi ou en VLC est à adresser au ministre moyennant un écrit électronique dont la forme est prévue par règlement grand-ducal. La réclamation doit être introduite au plus tard dans un délai de trois mois à compter de la date de la course concernée. Toute réclamation déposée après ce délai est irrecevable.
- (2) La réclamation est recevable uniquement à condition d'être accompagnée des documents justificatifs déterminés par règlement grand-ducal. Lorsque la réclamation est recevable, le ministre délivre un accusé de recevabilité au réclamant et lui délivre une réponse dans un délai d'un mois à compter de la date de la réception de la réclamation complète.
- (3) En cas de dossier incomplet, le ministre notifie au réclamant, dans un délai de quinze jours à compter de la date de la réception de la réclamation, un accusé de réception mentionnant son caractère incomplet, ainsi que la liste des documents manquants. Le réclamant dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de l'envoi de la notification pour compléter son dossier. Lorsque les éléments manquants sont fournis dans ce délai, le dossier sera traité conformément à la procédure applicable aux dossiers recevables, telle que prévue au paragraphe 2. A défaut de régularisation du dossier dans le délai imparti, la réclamation est irrecevable.
- (4) Le ministre est en droit de demander des explications à l'exploitant et au conducteur relatives à une réclamation d'un client ou d'un usager. Celui-ci doit fournir une réponse écrite dans un délai de cinq jours ouvrables. En cas de non-réponse de la part de l'exploitant ou du conducteur, il est convoqué devant la commission, telle que prévue à l'article 19.

Art. 6. Exploitant de taxi et de VLC

- (1) Le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC doit être le détenteur ou le propriétaire de la voiture à laquelle se rapporte la licence.
- (2) En vue de l'obtention de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC, le demandeur doit justifier qu'il dispose d'une autorisation d'établissement selon les dispositions légales en vigueur.
- (3) L'exploitant est tenu de transmettre au ministre par voie électronique le relevé trimestriel de toutes les courses effectuées au plus tard pour la fin du mois suivant. Le format de ce relevé, les délais de transmission ainsi que les modalités de transmission sont prévus par règlement grand-ducal.
- (4) L'exploitant est tenu de transmettre, par voie électronique, au ministre un relevé mensuel indiquant l'identité de tous les conducteurs ayant été employés dans la société au cours du mois écoulé. Ce relevé doit parvenir à l'administration au plus tard le cinquième jour ouvrable du mois suivant. Le contenu et format de ce relevé ainsi que les modalités de transmission sont prévus par règlement grand-ducal.

Art. 7. Licences d'exploitation

- (1) Les licences d'exploitation sont gérées suivant le principe du *numerus clausus*. Le nombre des licences d'exploitation est progressivement augmenté à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi jusqu'au 31 décembre 2029. A partir du 1^{er} janvier 2030, le *numerus clausus* est aboli.



- (2) Lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, le nombre de licences d'exploitation par type de licence est fixé comme suit :
 - a) le nombre de licences d'exploitation de taxi est fixé à 850 ; et
 - b) le nombre de licences d'exploitation de VLC est fixé à 1.200.
- (3) Au 1^{er} janvier 2028, le nombre de licences d'exploitation par type de licence est fixé comme suit :
 - a) le nombre de licences d'exploitation de taxi est fixé à 950 ; et
 - b) le nombre de licences d'exploitation de VLC est fixé à 1.500.
- (4) Au 1^{er} janvier 2029, le nombre de licences d'exploitation par type de licence est fixé comme suit :
 - a) le nombre de licences d'exploitation de taxi est fixé à 1.100 ; et
 - b) le nombre de licences d'exploitation de VLC est fixé à 1.750.

Art. 8. Modalités relatives à la demande d'une licence d'exploitation

- (1) Tout demandeur peut présenter à tout moment une demande en vue d'obtenir une licence d'exploitation de taxi ou de VLC. La demande doit être adressée par voie électronique au ministre. Les demandes sont traitées dans l'ordre chronologique de leur réception, l'horodatage de la demande faisant foi.
- (2) La demande est recevable uniquement à condition d'être accompagnée des documents justificatifs déterminés par règlement grand-ducal. Lorsque la demande est recevable, le ministre délivre un accusé de recevabilité au demandeur et lui délivre la licence d'exploitation dans un délai d'un mois à compter de la date de la réception de la demande complète.
- (3) En cas de dossier incomplet, le ministre notifie au demandeur, dans un délai de quinze jours à compter de la date de la réception de la demande, un accusé de réception mentionnant son caractère incomplet, ainsi que la liste des documents manquants. Le demandeur dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de l'envoi de la notification pour compléter son dossier. Lorsque les éléments manquants sont fournis dans ce délai, le dossier sera traité conformément à la procédure applicable aux dossiers recevables, telle que prévue au paragraphe 2. A défaut de régularisation du dossier dans le délai imparti, la demande est irrecevable.
- (4) Le demandeur, à qui une licence d'exploitation est attribuée, doit débuter son service dans un délai de six mois à compter de la date de délivrance de ladite licence.
- (5) La licence d'exploitation de taxi et de VLC est strictement personnelle et inaccessible.
- (6) La licence d'exploitation délivrée par le ministre doit obligatoirement comporter les mentions suivantes :
 - a) indiquer qu'il s'agit d'une licence de taxi ou de VLC ;
 - b) numéro de la licence d'exploitation ;
 - c) date d'attribution de la licence d'exploitation ;
 - d) nom de la société lorsque l'exploitant est une personne morale, ou les noms et prénoms de l'exploitant au cas où il s'agit d'une personne physique ;
 - e) adresse du siège social de l'exploitant ;
 - f) caractéristiques de la voiture comprenant la marque, le modèle et le numéro de châssis.



- (7) Il est institué une licence d'exploitation spécifique de taxi ou de VLC destinée aux essais scientifiques. Cette licence d'exploitation permet la réalisation d'expérimentations à des fins de recherche et d'innovation dans le domaine du transport occasionnel rémunéré de personnes.
- a) L'octroi de cette licence d'exploitation est subordonné à la présentation d'un dossier complet comprenant :
- i. une description détaillée de l'objet des essais scientifiques envisagés ;
 - ii. la durée prévue des essais ;
 - iii. les modalités pratiques de mise en œuvre des essais, notamment en ce qui concerne la sécurité des passagers et le respect des normes en vigueur.
- b) La licence d'exploitation accordée à titre d'essai scientifique est valable pour une durée maximale d'un an à compter de sa date d'émission. Elle peut être renouvelée deux fois pour la même durée, sur demande motivée, sous réserve de l'évaluation des résultats et de la conformité aux exigences réglementaires.
- c) La voiture utilisée doit afficher de manière visible la mention « *Essai scientifique* » sur les parties avant des deux côtés de la voiture. Le client et l'usager doivent être informés, avant le début de chaque course, du caractère expérimental du service et donner leur accord explicite.
- (8) Le respect des conditions d'exploitation est soumis à la surveillance des autorités compétentes. Tout manquement aux dispositions du présent article peut entraîner la suspension ou le retrait de la licence, sans préjudice des sanctions prévues par l'article 20.

Art. 9. Transcription de la licence d'exploitation et sa validité

- (1) Une licence d'exploitation de taxi et de VLC en cours de validité peut, sur demande de l'exploitant, être transcrise par le ministre sur un autre taxi ou une autre VLC en cas de remplacement définitif de la voiture pour lequel la licence a été initialement délivrée, dans les conditions y inscrites.

La demande de transcription doit être accompagnée des documents suivants :

- a) une copie du certificat européen de conformité de la nouvelle voiture qui doit être du même type que celle remplacée (COC - Certificat of conformity) ;
 - b) une preuve de mise hors service du taxi ou de la VLC d'origine.
- (2) Lorsque la voiture associée à une licence d'exploitation tombe en panne et que la réparation prend une durée supérieure à deux mois, l'exploitant est tenu de solliciter une mise hors circulation temporaire de la licence concernée. Cette mise hors circulation ne peut excéder une durée de trois mois et n'est pas renouvelable. La demande de mise hors circulation temporaire doit contenir les informations requises et être accompagnée des pièces justificatives déterminées par règlement grand-ducal.

L'original de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC doit être restitué au ministre pendant la période de mise hors circulation temporaire.



- (3) La licence d'exploitation de taxi ou de VLC est valable pour l'année civile en cours, si la taxe annuelle correspondante a été réglée. Le paiement de cette taxe annuelle est exigible au moment de l'octroi de la licence pour l'année en cours et pour les années suivantes au plus tard pour fin février. Un appel de paiement est adressé à l'exploitant par voie électronique dans les conditions de l'article 2 au plus tard le 15 décembre de l'année précédente. Si le paiement de la taxe n'est pas intervenu jusqu'au 15 janvier, un premier et dernier rappel de paiement est adressé à l'exploitant par voie électronique au plus tard fin janvier de l'année en cours.
- (4) 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 ou de VLC prévues à l'article 8.

Cette licence provisoire peut être renouvelée une seule fois pour une durée maximale de six mois.
- (5) La licence d'exploitation de taxi ou de VLC perd sa validité de plein droit :
 - a) en cas de non-utilisation pendant un délai de deux mois consécutifs ;
 - b) en cas du non-respect des conditions prévues à l'article 8, paragraphe 4 ;
 - c) en cas de non-remise en circulation d'une licence mise hors circulation temporaire dans les conditions prévues au paragraphe 2 ;
 - d) en cas de cessation de l'activité d'exploitant de taxi et de VLC ;
 - e) si le titulaire de la licence, s'il s'agit d'une personne physique, ou le dirigeant, s'il s'agit d'une société commerciale, n'assure plus la direction effective et permanente de l'activité d'exploitation de taxi ou de VLC ;
 - f) en cas de cession, à quelque titre que ce soit, de la licence à un tiers ;
 - g) en cas de non-paiement de la taxe annuelle jusqu'au 1^{er} mars de l'année en cours.

En cas de perte de validité de la licence d'exploitation, l'exploitant de taxi ou de VLC est tenu de restituer l'original de la licence d'exploitation dans les plus brefs délais au ministre.

Art. 10. Modalités relatives à une demande de carte de conducteur

- (1) La demande en vue d'obtenir une carte de conducteur doit être adressée par voie électronique au ministre.
- (2) La demande est recevable uniquement à condition d'être accompagnée des documents justificatifs déterminés par règlement grand-ducal. Lorsque la demande recevable, le ministre délivre un accusé de recevabilité au demandeur et lui délivre la carte de conducteur dans un délai d'un mois à compter de la date de la réception de la demande complète.
- (3) En cas de dossier incomplet, le ministre notifie au demandeur, dans un délai de quinze jours à compter de la date de la réception de la demande, un accusé de réception mentionnant son caractère incomplet, ainsi que la liste des documents manquants. Le demandeur dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de l'envoi de la notification pour compléter son dossier. Si les éléments manquants sont fournis dans ce délai, le dossier sera traité conformément à la procédure applicable aux dossiers recevables, telle que prévue au paragraphe 2. A défaut de régularisation du dossier dans le délai imparti, la demande est irrecevable.
- (4) Les cartes de conducteur délivrées par le ministre comportent :



- a) l'indication du ou des noms et prénoms du conducteur ;
 - b) la photo de celui-ci ;
 - c) le numéro de la carte de conducteur ;
 - d) le numéro du document ;
 - e) la date d'émission.
- (5) La carte de conducteur est valable pour l'année civile en cours, sous réserve du paiement de la taxe annuelle telle que prévue à l'article 18, paragraphe 2. Le paiement de cette taxe est exigible lors de l'octroi de la carte pour l'année en cours et pour les années suivantes au plus tard pour fin février. Un appel de paiement est adressé au titulaire de la carte au plus tard le 15 décembre de l'année précédente. Si le paiement de la taxe n'est pas intervenu jusqu'au 15 janvier, un premier et dernier rappel de paiement est adressé à l'exploitant par voie électronique au plus tard fin janvier de l'année en cours.

Art. 11. Conditions relatives à l'obtention d'une carte de conducteur

- (1) Tout conducteur doit être titulaire d'une carte de conducteur valable, délivrée par le ministre.
- (2) En vue de l'obtention de la carte de conducteur, le demandeur doit :
 - a) être titulaire, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable de la catégorie B ;
 - b) avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi modifiée du 24 février 1984 sur le régime des langues ;
 - c) fournir un extrait récent du casier judiciaire n°2 ou de son équivalent étranger ;
 - d) démontrer qu'il a suivi une formation organisée par le ministre, conformément à l'article 12.
- (3) Les exigences en matière d'honorabilité sont réputées satisfaites, en particulier lorsque le conducteur de taxi ou de VLC n'a pas fait l'objet, au Grand-Duché de Luxembourg ou à l'étranger, 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, qu'elle soit assortie ou non du sursis, et ceci sur une période des cinq dernières années.

Art. 12. Formation

- (1) La formation est dispensée dans au moins une des langues administratives telles que définies par la loi modifiée du 24 février 1984 sur le régime des langues.
- (2) La durée minimale de la formation est fixée à seize heures. Elle est répartie en quatre modules, couvrant les matières suivantes :
 - a) module I : Législation relative au transport occasionnel rémunéré de personnes, dispositions pertinentes de la convention collective applicable, rappel des éléments essentiels du Code de la route applicables aux futurs conducteurs de taxis et de VLC ;
 - b) module II : Accueil de la clientèle, gestion des conflits, notions de géographie locale et vocabulaire de base en plusieurs langues ;



- c) module III : Notions élémentaires de premiers secours ;
 - d) module IV : Aspects pratiques du travail journalier.
- (3) Chaque module donne lieu à un test de connaissances. Ces tests ont une valeur indicative et ne revêtent pas de caractère éliminatoire.
- (4) Un certificat de participation est délivré aux candidats ayant suivi l'intégralité de la formation. Pour obtenir ce certificat, le candidat doit avoir assisté à l'ensemble des modules et avoir été présent pendant au moins quatre-vingt pour cent de la durée de chaque module.
- (5) Le certificat atteste de la participation effective du candidat à la formation et mentionne notamment les informations suivantes :
- a) les nom(s) et prénom(s) du participant ;
 - b) la date de naissance ;
 - c) les dates de participation aux différents modules de formation ;
 - d) le taux de participation à chacun des modules ;
 - e) la date de délivrance du certificat ;
 - f) le cachet de l'organisme de formation, ainsi que la signature de son responsable de formation.
- (6) L'organisation de la formation peut être déléguée par le ministre à un ou plusieurs organismes de formation externes agréés.
- (7) L'organisme de formation est tenu d'informer sans délai le ministre de l'identité de chaque participant ayant accompli avec succès la formation.
- (8) Les frais de participation à la formation sont à la charge du candidat. Le montant maximal, fixé par règlement grand-ducal, ne peut excéder 750 euros par candidat.

Art. 13. Caractéristiques et validité de la carte de conducteur

- (1) La carte de conducteur est strictement personnelle et non cessible.
- (2) La carte de conducteur perd sa validité de plein droit :
- a) en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers ;
 - b) en cas de non-paiement de la taxe annuelle conformément aux dispositions de l'article 10, paragraphe 5 ;
 - c) lorsque les conditions requises pour sa délivrance ne sont plus remplies.
- (3) Le conducteur est tenu de présenter, sur demande du client ou de l'usager, des agents de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises, sa carte de conducteur, ainsi que la licence d'exploitation de taxi ou de VLC, ou le cas échéant, son certificat d'exemption temporaire de la carte de conducteur en application de l'article 25, paragraphe 2.



Art. 14. Droits et obligations des conducteurs

(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 telles.

(2) Les conducteurs de taxi doivent :

- a) respecter l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements réservés et avancer leur taxi en conséquence ;
- b) conduire les usagers à destination par le chemin le plus court, sauf en cas de courses réservées ;
- c) accepter les paiements en espèces et par voie électronique ;
- d) délivrer à l'usager ou au client un reçu imprimé via le dispositif imprimeur relié au taximètre, ou un reçu numérique pour les courses n'ayant pas fait l'objet d'une réservation ;

Ce reçu doit comporter notamment les informations suivantes :

- i. le nom de l'exploitant de taxi ;
- ii. la date et l'heure de la course ;
- iii. le lieu de départ et de destination ;
- iv. le numéro de licence du taxi ;
- v. le prix payé ;
- vi. la distance parcourue ;
- vii. le numéro de la carte de conducteur ;
- viii. les coordonnées du ministre ;

e) s'assurer du bon fonctionnement du taximètre pendant toute la durée de la course.

(3) Il est interdit aux conducteurs de taxis de :

- a) refuser de prendre en charge un usager se trouvant sur un emplacement de taxi et demandant une course à l'intérieur du pays ;
- b) empêcher, de quelque manière que ce soit, le libre choix des usagers de prendre un autre taxi stationné sur l'emplacement ;
- c) effectuer une course non réservée à l'avance à un prix forfaitaire ;
- d) mettre en marche le taximètre avant la prise en charge de l'usager ;
- e) empêcher l'usager de lire et de comparer les prix affichés ;
- f) réclamer un tarif supérieur à celui affiché par le taximètre ;
- g) remettre le taximètre à zéro avant que l'usager n'ait pu vérifier le montant dû.

(4) Aucun paiement n'est dû pour le temps d'arrêt en cas de panne du taxi ou lors d'un contrôle par la Police grand-ducale ou par l'Administration des douanes et accises.

(5) Les conducteurs de taxi ou de VLC peuvent :

- a) refuser des courses avec une destination à l'étranger ;
- b) exiger une provision ne pouvant excéder 250 euros pour les courses à l'étranger ;
- c) refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté ou en état d'ébriété ;
- d) refuser de transporter des objets susceptibles de causer des dommages à la voiture ou qui sont manifestement dangereux.



- (6) Il est interdit aux conducteurs de taxis et de VLC de :
- a) démarcher des clients ou usagers par paroles, gestes ou pancartes ;
 - b) fumer à l'intérieur de la voiture ;
 - c) circuler de manière continue au même endroit dans le but de démarcher des usagers ;
 - d) placer leur voiture de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers de la route ;
 - e) prendre en charge des individus poursuivis par la clamour publique ou par les membres de la Police grand-ducale ;
 - f) de prendre en charge des individus sous l'influence de drogues.

Art. 15. Intermédiaire de réservation

- (1) Toute personne physique ou morale, souhaitant exercer en tant qu'intermédiaire de réservation, doit solliciter un agrément auprès du ministre. La demande en vue d'obtenir un agrément doit être adressée par voie électronique.
- (2) La demande d'agrément est recevable uniquement à condition d'être accompagnée des documents justificatifs déterminés par règlement grand-ducal. Lorsque la demande est recevable, le ministre délivre un accusé de recevabilité au demandeur et lui délivre l'agrément dans un délai d'un mois à compter de la date de la réception de la demande complète.
- (3) En cas de dossier incomplet, le ministre notifie au demandeur, dans un délai de quinze jours à compter de la date de la réception de la demande, un accusé de réception mentionnant son caractère incomplet, ainsi que la liste des documents manquants. Le demandeur dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de l'envoi de la notification pour compléter son dossier. Si les éléments manquants sont fournis dans ce délai, le dossier sera traité conformément à la procédure applicable aux dossiers recevables, telle que prévue au paragraphe 2. A défaut de régularisation du dossier dans le délai imparti, la demande est irrecevable.
- (4) L'intermédiaire de réservation s'engage à conclure des contrats uniquement avec des exploitants détenant des licences valables de taxis et de VLC.
- (5) L'agrément est délivré pour une durée de cinq ans, renouvelable selon les mêmes conditions que celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.
- (6) N'est pas considéré comme intermédiaire de réservation celui qui, pour le compte de ses propres licences, offre un service de réservation de courses.

Art. 16. Voitures et équipements

- (1) Les données métrologiques transmises par l'interface entre le taximètre et le dispositif d'impression, ainsi que celles imprimées sur le reçu, doivent être identiques aux données mesurées et calculées par le taximètre, y compris pour les tarifs forfaitaires.
- (2) L'utilisation de voitures autres que les taxis n'est pas autorisée dans le cadre des services de taxis.
En plus du taximètre visé au paragraphe 5, les taxis doivent être munis d'un tableau-taxi ainsi que d'un panneau lumineux « TAXI », selon les conditions prévues par règlement grand-ducal.
Il est interdit d'installer sur des voitures routières, autres que les taxis, un des dispositifs dont question à l'alinéa 2.



Une voiture routière équipée d'un ou de plusieurs de ces dispositifs ne peut être utilisée que comme taxi.

- (3) L'utilisation de voitures autres que les VLC n'est pas autorisée dans le cadre des services de VLC.

Les VLC doivent être munies d'un tableau-VLC selon les conditions prévues par règlement grand-ducal.

Il est interdit d'installer sur des voitures routières, autres que les VLC, le dispositif dont question à l'alinéa 2.

Une voiture routière équipée de ce dispositif ne peut être utilisée que comme VLC.

- (4) La publicité à l'extérieur des taxis et des VLC est autorisée par voie d'affichage sur la carrosserie de la voiture. Elle ne doit pas être lumineuse ou réfléchissante.

Toute publicité est interdite sur les vitres.

- (5) Tout taximètre doit satisfaire aux exigences définies aux annexes I et IX de la directive 2014/32/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des Etats membres concernant la mise à disposition sur le marché d'instruments de mesure. Le taximètre doit porter le marquage de conformité requis par l'article 20 de ladite directive.

- (6) Le taximètre et son installation doivent être protégés contre toute intervention non autorisée par un scellement ou tout autre dispositif de fermeture nécessitant l'utilisation d'outils spécialisés. Les critères relatifs à l'installation des taximètres à leurs dispositifs complémentaires, à leur scellement, ainsi qu'aux modalités de vérification et de contrôle sont définis par voie de règlement grand-ducal.

- (7) Tout taximètre doit être équipé d'un dispositif d'authentification du conducteur. Ce dispositif est obligatoire pour permettre la mise en marche du taximètre au début et à la fin du tour de service.

Pendant le tour de service, le taximètre enregistre de manière sécurisée et inviolable, des informations spécifiques, qui ne peuvent être modifiées ni par le conducteur, ni par l'exploitant. Les données enregistrées sont les suivantes :

- a) pour le tour de service :

- i. le numéro de la carte de conducteur ;
- ii. le numéro de la licence de la voiture utilisée ;
- iii. la date et l'heure de début et de fin ;
- iv. la durée totale ;
- v. le nombre total de kilomètres parcourus avec et sans usagers ;
- vi. le montant total des recettes ;
- vii. le nombre de courses effectuées.

- b) pour chaque course effectuée :

- i. un numéro de séquence unique ;
- ii. le numéro de la carte de conducteur ;
- iii. le numéro de la licence de la voiture utilisée ;
- iv. les dates et heures de début et de fin ;
- v. l'adresse du lieu de départ et l'adresse de destination ;
- vi. la distance parcourue ;
- vii. la durée ;



- viii. le prix ;
- ix. l'indication du type de paiement, soit « réservée », soit « au tarif kilométrique », soit « avec intermédiaire de réservation ».

Ces données doivent être conservées pendant au moins 5 ans.

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

En cas d'immatriculation d'un taxi ou d'une VLC, la 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 ou de la VLC ainsi qu'à l'attestation de police d'assurance certifiant que la responsabilité civile à laquelle le taxi ou la VLC peut donner lieu est couverte.

Lors de l'immatriculation, le numéro d'immatriculation correspondant au numéro de licence d'exploitation, suivi des lettres « TX » pour les taxis et « VL » pour les VLC, est attribué à la voiture et ce numéro est ensuite inscrit sur le certificat d'immatriculation de la voiture concernée.

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

- a) les équipements techniques spécifiques dont question aux paragraphes 2 et 3 ;
- b) le scellement du taximètre et de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question aux paragraphes 5 et 6 ainsi que la vignette scellée dont question à l'article 17, paragraphe 2, alinéa 2 ;
- c) la conformité de la publicité aux dispositions du paragraphe 4 ;
- d) le respect des normes environnementales conformément au paragraphe 10 ;
- e) la présence et la conformité de la grille tarifaire telle que définie à l'article 4, paragraphe 1^{er} ;
- f) la présence et la conformité de l'affichage des coordonnées du ministre conformément à l'article 14, paragraphe 2, lettre d, point viii.

- (10) Seules les voitures qui sont âgées de moins de neuf ans à partir de leur première immatriculation et qui respectent un seuil maximal d'émissions de CO₂ de 250 g/km, selon la valeur combinée mesurée conformément au cycle d'essai WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), et répondant à un minimum à la norme Euro 6 peuvent être exploitées en tant que taxis ou VLC. Les valeurs exactes des émissions de CO₂ ainsi que les échéances relatives à la mise en conformité avec ces normes sont prévues par règlement grand-ducal.



Art. 17. Vérifications de conformité

- (1) Le ministre peut charger la SNCA des vérifications de conformité dans le cadre de la présente loi telles que prévues par règlement grand-ducal.

Lorsque la SNCA est chargée par le ministre, elle doit affecter des experts 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 VLC ou à la fabrication, la distribution, la vente, l'installation ou le calibrage de taximètres.

- (2) Tout taximètre installé dans une voiture doit être accompagné d'une fiche de métrologie dont le modèle, les modalités de mise à jour et le contenu sont déterminés par règlement grand-ducal. Tout taximètre dont l'installation 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 déterminés par règlement grand-ducal.
- (3) La SNCA informe par tout moyen permettant d'en accuser la réception et 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 de la vérification et du scellement des taximètres ainsi que de leur installation sont facturées par la SNCA au demandeur de ces prestations. Le tarif qui ne peut dépasser un montant de 200 euros par prestation est déterminé par règlement grand-ducal.

Art. 18. Dispositions financières

- (1) Une taxe d'instruction du dossier, ayant la nature d'un droit de timbre, est exigible et payable auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA pour les démarches suivantes :
- la délivrance d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC ;
 - la délivrance d'une licence d'exploitation provisoire de taxi ou de VLC ;
 - la délivrance d'une carte de conducteur de taxi ou de VLC ;
 - la délivrance d'un duplicata ;
 - la modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi ou de VLC ;
 - la modification à apporter à une carte de conducteur de taxi ou de VLC ;
 - la transcription d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC dans les conditions prévues à l'article 9 ;
 - la délivrance et le renouvellement d'un agrément d'intermédiaire de réservation.



Le tarif de cette taxe est prévu par règlement grand-ducal et varie en fonction, d'une part, des ressources matérielles et du temps nécessaire, et, d'autre part, de la complexité de l'opération demandée. En aucun cas, ce tarif ne peut excéder 500 euros.

Le paiement de la taxe doit être effectué par le demandeur au moment du dépôt de la demande.

Cette taxe est non remboursable.

- (2) Les exploitants de taxi et de VLC sont également soumis à une taxe annuelle, payable auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA, dont le montant est déterminé en fonction des émissions CO₂ par règlement grand-ducal. Cette taxe annuelle ne peut excéder 2.500 euros. Cette taxe est non remboursable.

Les conducteurs sont également soumis à une taxe annuelle, payable auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA et dont le montant est déterminé par règlement grand-ducal. Cette taxe annuelle ne peut excéder 50 euros. Cette taxe est non remboursable.

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

Art. 19. Mesures et sanctions administratives

- (1) Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou de la carte de conducteur dans le cas où l'exploitant ou le conducteur ne remplit plus une ou plusieurs des conditions relatives à la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou de la carte de conducteur.
- (2) Il peut, à titre de sanction administrative, décider :
- le retrait définitif de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou de la carte de conducteur :
 - 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 VLC ou de la carte de conducteur ;
 - en cas de cession totale ou partielle de la carte de conducteur ou de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC ;
 - si l'exploitant tolère la conduite d'un de ses employés sans être en possession d'une carte de conducteur valable.
 - la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou de la carte de conducteur pour une durée maximale d'un an en cas de non-respect de l'article 3, paragraphes 1 à 3, de l'article 4, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphes 3 et 4, de l'article 13, paragraphe 3, de l'article 14, paragraphes 1 à 4 et 6, de l'article 16, paragraphes 1 à 7 et de l'article 23, paragraphe 1^{er}.
- (3) Les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 sont prises par le ministre après avoir demandé l'avis motivé d'une commission du transport occasionnel rémunéré de personnes, dénommée ci-après « commission », dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut demander toutes les informations requises. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités auxquelles ont droit les membres de la commission sont déterminées par règlement grand-ducal.



- (4) La décision du ministre est notifiée à l'intéressé par courrier recommandé avec accusé de réception ainsi que par lettre simple et est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 20. Dispositions pénales

- (1) Sera puni d'une amende de 25 euros à 1.000 euros, le conducteur de taxi ou de VLC qui aura commis une ou plusieurs des infractions suivantes :

- a) stationnement ou placement d'un taxi ou d'une VLC en violation des dispositions de l'article 3 ;
- b) infraction aux dispositions de l'article 4 ;
- c) infraction aux dispositions de l'article 13, paragraphe 3 ;
- d) infraction aux dispositions de l'article 14, paragraphes 1 à 4 et 6 ;
- e) infraction aux dispositions de l'article 16.

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

En cas de récidive dans un 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 irrévocabile, le double de l'amende est appliqué.

- (2) Toutefois, sera puni d'une amende de 250 euros à 2.000 euros, l'exploitant de taxi ou VLC qui aura commis une ou plusieurs infractions aux dispositions de l'article 6, de l'article 8, paragraphe 5 ainsi que de l'article 16. Ces infractions sont appelées contraventions graves.

L'amende prévue est de nature contraventionnelle.

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

- a) infraction aux dispositions de l'article 4 ;
- b) infraction aux dispositions de l'article 11, paragraphe 1^{er} ;
- c) infraction aux dispositions de l'article 13, paragraphe 1^{er}.

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

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 irrévocabile, le double de l'amende est appliqué.

- (3) Sera puni d'une amende de 25 euros à 2 000 euros l'intermédiaire de réservation qui aura commis une ou plusieurs infractions en relation avec l'article 15 de la présente loi, notamment le défaut de licence valable de l'intermédiaire de réservation ou la conclusion de contrats avec des exploitants sans licences valables



- (4) En cas de contraventions ou de contraventions graves punies en vertu des dispositions des paragraphes 1 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 voitures ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord.

- (5) Un catalogue regroupant les contraventions et les contraventions graves suivant les montants des taxes à percevoir est établi par règlement grand-ducal.
- (6) 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, par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises et par l'Inspection du Travail et des Mines.
- (7) Dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la présente loi, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises et de l'Inspection du Travail et des Mines sont chargés d'assurer l'exécution 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 voitures 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.
- (8) Dans l'exercice des fonctions visées au présent article, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises et de l'Inspection du Travail et des Mines habilités à cet effet par leurs directeurs respectifs, ont la qualité d'officiers de police judiciaire.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 1^{er} ont le droit de requérir de l'exploitant ou du conducteur toute information et tout document permettant de vérifier le respect des dispositions de la présente loi.

Sans préjudice des pouvoirs appartenant au ministère public, les procès-verbaux, les rapports, les plaintes et les dénonciations sont recueillis et examinés, respectivement, par le ministre dans la mesure où ils se rapportent à une infraction aux dispositions en matière de transport occasionnel rémunéré, et par le ministre ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement dans la mesure où ils se rapportent à une infraction aux dispositions en matière de droit d'établissement.

Art. 21. Avertissement taxé

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 l'article 20, paragraphe 4, alinéa 2 de la présente loi, en informent par voie électronique le ministre dans les quinze 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. 22. Immobilisation du taxi ou de la VLC

- (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 qui n'a pas sa résidence habituelle au Grand-Duché de 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 ou de la VLC au moyen d'un système mécanique, lorsque :
 - a) le conducteur qui n'a pas sa résidence habituelle au Grand-Duché de Luxembourg et qui est en infraction à la présente loi ou à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des voitures, 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 précitée ;
 - b) 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 ;
 - c) il se révèle que la taxe sur les voitures routières n'a pas été payée pour le taxi ou la VLC en question depuis plus de soixante jours.
- (3) Dans les cas respectivement visés aux paragraphes 1 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 documents de bord de la voiture, 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 précité.

Art. 23. Notification et contrôle

- (1) Si les conditions d'octroi d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou d'une carte de conducteur ne sont plus remplies, ou en cas de cessation de leur validité, le ministre doit en être informé par voie électronique au plus tard dans un délai d'un mois à compter de la modification de ces conditions.
- (2) Le ministre peut, à tout moment, vérifier ou faire vérifier que les conditions ayant justifiées la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou de la carte de conducteur sont toujours respectées.



Art. 24. Traitement des données à caractère personnel

- (1) Le ministre tient un registre informatisé des exploitants de taxi et de VLC, des conducteurs de taxi et de VLC ainsi que des intermédiaires de réservation.

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

- a) l'attribution et la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC, la délivrance d'une licence d'exploitation provisoire, la modification, la transcription, le duplicita, l'échange d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC ;
- b) la délivrance d'une carte de conducteur, d'un duplicita ou la modification de la carte de conducteur ;
- c) l'attribution, le renouvellement ou le retrait d'un agrément d'intermédiaire de réservation ;
- d) la gestion des réclamations visée à l'article 5 ;
- e) la mise en œuvre des mesures et sanctions administratives visées à l'article 19 ;
- f) la mise en œuvre d'analyses et de recherches à des fins de planification et d'évaluation de la qualité des services du transport occasionnel rémunéré de personnes après anonymisation des données afférentes.

- (2) 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). 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 1^{er}, le ministre peut accéder aux traitements de données suivants :

- a) pour les finalités visées au paragraphe 1^{er} lettre a), c), d), e) et f)-, le registre national des personnes morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des exploitants de taxis et de VLC ainsi que des intermédiaires de réservation ;
- b) pour les finalités visées au paragraphe 1^{er} lettres b), d), e) et f), le registre national des personnes physiques créé par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, au registre national des personnes physiques, à la carte d'identité, aux registres communaux des personnes physiques et modifiant certaines autres dispositions légales, afin d'obtenir les informations d'identification des conducteurs de taxis et de VLC ;
- c) pour les finalités visées au paragraphe 1^{er} lettres a) et c), le fichier du registre de commerce et des sociétés exploité en vertu de la loi modifiée 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 1^{er} lettres a), d) et e), le registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 précitée ;
- e) pour les finalités visées au paragraphe 1^{er}, 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 1^{er} lettres a), d), e) et f) le fichier exploité par le ministre, renseignant sur les voitures immatriculées au Grand-Duché de Luxembourg ;
 - g) pour la finalité visée au paragraphe 1^{er} lettres b), d), e) et f), le fichier exploité par le ministre, renseignant sur les permis de conduire.
- (4) Les données pouvant être recueillies directement auprès de l'exploitant, du conducteur ou de l'intermédiaire de réservation sont celles nécessaires à l'interconnexion, ou, en l'absence de transmission par les registres concernés, par le registre national des personnes physiques, le registre national des personnes morales, le registre des voitures immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg, le registre du permis de conduire, et le registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 précitée. Ces données sont collectées aux fins mentionnées au paragraphe 1^{er}.
- Il s'agit des données suivantes :
- a) pour le conducteur : le numéro d'identification national, le numéro du permis de conduire, une photo d'identité, le nom de l'exploitant pour le compte duquel il travaille, une copie du certificat d'affiliation au Centre commun de la sécurité sociale, le certificat de participation à la séance de formation et l'adresse électronique de contact et les données de contact ;
 - b) pour l'exploitant : le numéro d'identification national de la société pour les personnes morales ou le numéro d'identification national pour les personnes physiques, l'adresse électronique de contact et les données de contact ;
 - c) pour le cas d'une demande de transcription : l'original ou le duplicata de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC, une copie du certificat d'immatriculation et la preuve de mise hors service de la voiture d'origine et pour le cas d'une mise hors circulation temporaire du taxi ou de la VLC : un justificatif du réparateur indiquant les motifs et la durée de la réparation et l'original de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC ;
 - d) pour l'intermédiaire de réservation : le numéro d'identification national de la société pour les personnes morales ou le numéro d'identification national pour les personnes physiques, l'adresse électronique de contact et les données de contact.
- (5) Le système informatique par lequel l'accès ou le traitement des données à caractère personnel est opéré, est 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 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 deux ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.



- (6) Seules peuvent être traitées les données à caractère personnel strictement nécessaires selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 1^{er}, lettres a) à c), 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 de VLC, la carte de conducteur ou l'agrément d'intermédiaire de réservation.
- (7) Au moment de l'octroi d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC, d'une carte de conducteur ou de l'agrément d'intermédiaire de réservation, l'exploitant ou le conducteur, de même que l'intermédiaire de réservation sont informés individuellement par écrit :
 - a) des finalités du traitement des données ;
 - b) des destinataires des données ;
 - c) de leur droit d'accès aux données ;
 - d) de leur droit de rectification des données ;
 - e) des modalités d'exercer les droits visés à la lettre d) ;
 - f) des conséquences du refus de fournir les renseignements demandés dans le cadre de la présente loi, du refus de les fournir dans le délai prescrit, ainsi que du fait de fournir intentionnellement des renseignements inexacts ou incomplets.
- (8) 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 à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.
- (9) 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 ou au CTIE, aux fins de permettre la vérification d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC en cours de traitement et aux fins de délivrance et d'apposition du tableau-taxi, du tableau-VLC 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.

- (10) 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 à la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et mise en œuvre 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), portant modification du Code du travail et de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat.

Les données peuvent être conservées au maximum deux ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC, de la carte de conducteur ou de la déchéance de l'agrément d'intermédiaire de réservation.



- (11) Le traitement ou la communication à des tiers, à l'aide de procédés informatisés ou non, de données concernant les exploitants de taxis et de VLC, ou les conducteurs de taxi ou de VLC 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.

Art. 25. Dispositions transitoires

- (1) Les personnes détenant une carte de conducteur valide conformément à la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis peuvent solliciter une nouvelle carte de conducteur, au sens de la présente loi, dans un délai de six mois à compter de son entrée en vigueur. La demande est accompagnée des documents justificatifs tels que prévus par l'article 10.
- (2) Les personnes employées depuis au moins un an auprès d'un exploitant de VLC avant l'entrée en vigueur de la présente loi peuvent, dans un délai de six mois suivant cette entrée en vigueur, solliciter un certificat d'exemption temporaire de la carte de conducteur. Ce certificat d'exemption est valable pour une durée maximale de deux ans et devient caduc dès que son titulaire a suivi la formation prévue à l'article 12. Le certificat d'exemption ne peut être renouvelé. Le contenu et la forme de ce certificat sont déterminés par règlement grand-ducal.
- (3) Les personnes titulaires d'une licence d'exploitation de taxi valide conformément à la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis sollicitent une nouvelle licence d'exploitation de taxi, au sens de la présente loi, dans un délai de neuf mois à compter de son entrée en vigueur. La demande doit être accompagnée des documents justificatifs tels que prévus par l'article 8.
- (4) L'exploitant justifiant l'exercice continu de l'activité de VLC pendant au moins deux ans sur une période de cinq ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi peut demander une licence d'exploitation pour une voiture du même type dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi. La demande doit être accompagnée des informations et des documents justificatifs suivants :
- le numéro de l'autorisation d'établissement valable en tant que « loueur de taxis et de voitures de location » ;
 - une copie du certificat européen de conformité ;
 - une copie du certificat d'immatriculation indiquant que la voiture est immatriculée en tant que VLC ;
 - une copie des relevés journaliers ou tout autre document prouvant l'exercice continu de cette activité pour cette voiture.
- (5) Les demandes sont traitées dans l'ordre d'arrivée, l'horodatage de la demande faisant foi.

Art. 26. Dispositions modificatives

- (1) Les points 1° et 2° de l'alinéa 2 de l'article 4 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics sont modifiés comme suit :
- « 1° les services de taxis tels que définis à l'article 1^{er}, lettre o), de la loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur ;



2° les services de voitures de location avec chauffeur tels que définis à l'article 1^{er}, lettre p), de la loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur ».

(2) Le Code de la consommation est modifié comme suit :

- a) A l'article L.112-8, le paragraphe 2, alinéa 2, est supprimé ;
- b) A l'article L.112-9, au paragraphe 1^{er} est ajouté un alinéa 2 nouveau, libellé comme suit : « Le présent article ne s'applique pas aux services de taxis et aux services de VLC réglementés par la loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur ».

Art. 27. Disposition abrogatoire

La loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et modification du Code de la consommation est abrogée.

Art. 28. Dispositions finales

La présente loi entre en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit la date de publication.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.



Commentaire des articles

Projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur

Ad Article. 1^{er}. Définitions

Cet article définit les termes clés nécessaires à la compréhension et à l'application de la loi.

Il clarifie notamment les distinctions entre taxis et voitures de location avec chauffeur (VLC), ainsi que les notions relatives aux licences d'exploitation, cartes de conducteur, services de taxi et de VLC, intermédiaires de réservation, ainsi que des termes techniques. En fournissant des définitions précises, cet article uniformise l'interprétation de la loi et réduit tout risque de lacune juridique. Cette précision est particulièrement importante dans le cadre de l'intégration des VLC, qui étaient auparavant sans base légale adéquate.

- a) En ce qui concerne la « carte de conducteur », il n'y a pas de différence entre les taxis ou VLC. Cette simplification vise à faciliter la gestion des conducteurs qui pourraient, pour un même exploitant, alterner entre la conduite de taxis et de VLC. Il serait contreproductif d'attribuer plusieurs cartes à un même chauffeur.
- b) Le terme « cession » reste inchangé par rapport à la législation de 2016 et désigne l'acte de transférer un titre administratif, qu'il s'agisse d'une licence ou d'une carte de conducteur à un tiers.
- c) et t) Les termes « client » et « usager » sont également introduits afin de donner une meilleure compréhension et lisibilité de la présente loi. Bien que ces concepts puissent sembler similaires, ils doivent être distingués. L'usager est la personne transportée, tandis que le client peut être une tierce partie qui réserve et paie la course, comme une entreprise qui commande un taxi ou une VLC pour son employé(e). Cette distinction est importante dans le cadre des réservations effectuées par des tiers.
- d) Le « conducteur » est la personne physique qui conduit le taxi ou la VLC.
- e) Le terme « course » mérite d'être défini alors qu'il s'agit du trajet entre un point A et un point B et qui est l'objet principal du service de taxi ou de VLC.
- f) Le « Centre des technologies de l'information de l'État », ici désigné comme « CTIE » – désigne le bras technologique du membre du gouvernement ayant la digitalisation dans ses attributions, est l'administration luxembourgeoise en charge des services informatiques pour le gouvernement, les ministères et administrations luxembourgeoises. Il offre un large éventail de services.
- g) Le « demandeur » désigne la personne qui demande, sollicite, ou essaie d'obtenir une carte de conducteur, une licence d'exploitation ou un agrément ministériel.
- h) Le terme « dirigeant » reste inchangé par rapport à la loi de 2016 et se réfère à la personne responsable de la gestion d'une entreprise de taxis ou de VLC.
- i) Le terme d'« exploitant » est défini comme étant une personne physique ou morale, qui exerce ou contrôle effectivement, à titre professionnel, une activité économique lucrative dans le domaine des services de taxi ou de VLC.
- j) L'introduction du terme « intermédiaire de réservation » reflète l'évolution du marché avec l'apparition de plateformes numériques nationales et internationales. Ce terme désigne toute personne ou entité, indépendamment de sa structure juridique, qui intervient dans la mise à disposition de services de transport occasionnel. Cela inclut les acteurs majeurs du secteur de la réservation en ligne, désormais omniprésents sur le marché.



- k) et l) La « licence d'exploitation » est un titre administratif qui autorise une personne physique ou morale à exploiter un taxi ou une VLC dans le cadre de cette loi. Pour simplifier, la loi regroupe les licences sous une définition unique, évitant ainsi de séparer les licences pour taxis et VLC, car elles fonctionnent de manière identique.
- m) Le terme « ministre » désigne le membre du gouvernement ayant les Transports dans ses attributions.
- n) Le « réclamant » est une personne qui se plaint de quelque chose dans le cadre de l'exécution des services de taxi ou de VLC.
- o) et p) Les termes « service de taxi » et « service de VLC » concernent les transports occasionnels rémunérés de personnes soit par des taxis, soit par des VLC.
- q) La « société nationale de circulation automobile S.à.r.l. », ici désignée comme « SNCA » désigne l'entité qui est en charge de l'immatriculation des taxis et de la vérification de la conformité, de la vérification et du scellement des installations des taximètres, ainsi que tout autre sorte d'aspect technique pour lesquels elle a été chargée par le ministre.
- r) et u) Les termes « taxi » et « *voiture de location avec chauffeur* » désignent les voitures utilisées pour le transport occasionnel rémunéré de personnes. Pour les taxis, la définition a été élargie par rapport à la loi modifiée du 5 juillet 2016 permettant l'utilisation de voitures offrant au moins 3 places en raison de certaines voitures zéro émissions dont les batteries réduisent l'espace disponible. Des critères identiques s'appliquent aux VLC. Les VLC doivent être réservées à l'avance ce qui les distinguent des services de taxi.
- s) La définition de « taximètre » reste inchangée alors qu'il offre les fonctions de calcul et d'enregistrement des courses. Ces données peuvent également être utilisées pour traiter les réclamations ou établir des statistiques dans le cadre de l'Observatoire de la mobilité.

Ad Art. 2. Démarches administratives

Il s'agit des modalités de transmission des demandes et réponses afin de pouvoir exercer le métier.

Cet article établit la numérisation des démarches (demande d'octroi, modification, restitution, duplicita) relatives à l'octroi et à la gestion des licences et des cartes de conducteur. Il impose l'utilisation de la plateforme MyGuichet gérée par le CTIE garantissant la transparence et la traçabilité des demandes. L'utilisation d'une authentification forte est imposée pour assurer la sécurité des échanges réduisant les risques de fraude. L'accusé de réception électronique constitue une preuve pour le demandeur et garantit le suivi des dossiers.

La dématérialisation des démarches simplifie le processus administratif, réduit les frais postaux pour l'administré et l'administration, réduit les délais de traitement et assure une meilleure sécurité des informations. Cela contribue à moderniser l'administration et à aligner les procédures avec les attentes numériques des professionnels.

Toutes demandes effectuées dans le cadre de la présente loi, ainsi que toutes les réponses du ministre auxdites demandes doivent être soumises par voie électronique via la plateforme MyGuichet gérée par le CTIE.



Ad Art. 3. Les services du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des VLC

Cet article définit les conditions dans lesquelles les services de taxi et de VLC doivent être effectués, en clarifiant la distinction entre les deux types de services et leurs modalités de réservation.

Les services de taxi peuvent être sollicités de trois manières différentes :

- à un emplacement réservé aux taxis : les usagers peuvent attendre à un emplacement désigné où les taxis sont autorisés à stationner en attente de clients ;
- sur la route, sur signe de la main par l'usager : un taxi peut être arrêté par un usager directement dans la rue, sans réservation préalable, ce qui est un aspect clé de la flexibilité des services de taxi ;
- sur réservation préalable : les clients peuvent également réserver un taxi à l'avance, bien que cela ne soit pas obligatoire pour utiliser le service.

Cet article permet de distinguer les taxis des autres types de services de transport, notamment par la flexibilité de leur mode de fonctionnement. Contrairement aux VLC, les taxis peuvent être arrêtés sans réservation, garantissant une disponibilité immédiate pour les usagers. Cela constitue un avantage clé pour les taxis et leur permet de répondre à la demande de manière spontanée. Les services de VLC, en revanche, doivent être obligatoirement réservés à l'avance.

Des dispositions légales claires sont prises pour les VLC ce qui permet une adaptation aux différents besoins variés des usagers et clients.

Le paragraphe 4 concerne les services de transport à la demande des communes et le service Adapto. Il précise que les services de transport à la demande organisés par les communes ne sont pas considérés comme des services de transport occasionnel rémunéré au sens de la présente loi. Cette clarification est essentielle pour éviter toute confusion entre les services commerciaux de transport, tels que les taxis et les VLC, et les services publics de transport organisés par les communes pour répondre aux besoins de mobilité locale, souvent à but non lucratif.

Les services municipaux, tels que les navettes locales ou les transports adaptés pour les personnes âgées ne sont pas soumis aux mêmes règles que les taxis ou les VLC, car leur finalité et leur mode de fonctionnement sont différents.

Ad Art. 4. Tarification

Cet article pose les règles de tarification des services de taxi et VLC en précisant l'obligation d'utiliser des dispositifs de calcul et d'affichage des tarifs (taximètre pour les taxis). Il assure également la transparence vis-à-vis du client et de l'usager en matière de prix.

Le paragraphe 1^{er} stipule que les taxis, qu'ils soient sollicités à un emplacement réservé ou en cours de route, sont soumis à un tarif kilométrique, calculé par un taximètre, conforme à une grille tarifaire prédefinie. Cette transparence tarifaire est essentielle pour éviter tout abus ou incompréhension entre les usagers, les clients et les conducteurs.

Concernant les taxis, ils doivent appliquer des tarifs unitaires basés sur la distance parcourue en fonction de plages horaires spécifiques. Ces paramètres seront définis par un règlement grand-ducal,



qui fournira un cadre normatif précis pour les calculs tarifaires et l'affichage des prix. Ce modèle garantit la comparabilité des tarifs et chaque client pourra choisir son taxi selon des critères identiques afin de garantir la libéralisation des prix au kilomètre.

Le paragraphe 2 prévoit que pour les courses réservées à l'avance, que ce soit par taxi ou VLC, le prix final doit être fixé et communiqué au client par voie électronique avant le début de la course. L'envoi par voie électronique se justifie par le fait qu'une réservation peut intervenir très peu de temps avant le début de la course. Il est donc indispensable de disposer d'une preuve de réservation conforme aux exigences de forme fixées par règlement grand-ducal. En l'absence d'une telle preuve, les autorités compétentes chargées du contrôle sur le terrain (Police grand-ducale et Administration des douanes et accises) ne sont pas en mesure d'effectuer les vérifications essentielles au respect de la réglementation en vigueur. Les informations obligatoires incluent des éléments clés comme le nom du conducteur, les détails de la course (adresse de départ et d'arrivée, distance, etc.) ainsi que le prix qui est non modifiable après validation. Cette mesure garantit une transparence totale et permet au client de connaître à l'avance le coût exact du service.

Le paragraphe 3 impose l'utilisation d'un taximètre pour les taxis. Cet appareil doit afficher en temps réel le prix de la course. Pour les courses réservées, ils doivent obligatoirement afficher le prix convenu au préalable avec le client, ceci depuis le début et pendant toute la course. Cette exigence vise à garantir la transparence du tarif et à éviter toute variation imprévue pendant le trajet. En outre, cela offre une protection aux clients, car les prix sont affichés en temps réel rendant toute manipulation tarifaire impossible.

Finalement, le dernier paragraphe concerne des détails techniques relatifs à l'imprimante devant être installée dans chaque voiture. Ainsi, tout taximètre doit être couplé à un dispositif d'impression permettant de délivrer un ticket-reçu à l'usager à la fin de la course. Cette obligation n'est toutefois applicable que dans le seul cas où le client ou l'usager n'aurait pas obtenu un reçu numérique. Ce ticket-reçu doit inclure les informations mesurées par l'appareil (durée, distance, prix, etc.), assurant une correspondance parfaite entre les données enregistrées et le montant payé. Cette mesure vise à protéger le client et l'usager afin de lui fournir une preuve de la transaction, tout en rendant les services de taxi et VLC plus transparents et professionnels.

Ad Art. 5. Réclamations

Ceci constitue une nouveauté par rapport à la législation de 2016. Bien que les réclamations aient été possibles depuis 2016 et que le nombre de réclamations traitées avec succès soit non négligeable (environ 300 réclamations concernant le prix de la course par an), la loi de 2016 ne prévoit pas de cadre précis pour la soumission et la gestion de ces réclamations. Le présent article en tient compte et définit la procédure à suivre pour les réclamations liées aux courses effectuées par des taxis ou des VLC. Il établit les délais et les conditions nécessaires pour introduire une réclamation, tout en obligeant les exploitants à y répondre rapidement. Le formulaire pour la réclamation sera prévu par un règlement-grand-ducal.

Le ministère reste responsable de la gestion des réclamations et le paragraphe 1^{er} exige que les informations de contact soient à afficher sur les tickets-reçus émis lors de courses ainsi qu'à l'intérieur de l'habitacle des taxis et de VLC. Toutes les réclamations doivent être soumises à travers la plateforme MyGuichet auprès du CTIE ce qui simplifie la démarche pour les clients et les usagers. Cette procédure



numérisée permet une gestion rapide et centralisée des réclamations, facilitant ainsi le suivi et le traitement des dossiers. Le formulaire électronique assure aussi une traçabilité des plaintes.

Le paragraphe 1^{er} stipule que les usagers et clients disposent d'un délai de trois mois pour introduire une réclamation à compter de la date de la course. Au-delà de ce délai, la réclamation est jugée irrecevable. Ce délai vise à encourager les clients et usagers à réagir rapidement en cas de problème, tout en assurant que les exploitants ne sont pas confrontés à des réclamations trop anciennes, ce qui pourrait compliquer leur gestion.

Le paragraphe 2 prévoit que pour être recevable, une réclamation doit être accompagnée des documents justificatifs, tels que définis par règlement grand-ducal. Cela peut inclure des preuves comme le ticket-reçu ou toute autre information relative à la course. En l'absence de ces documents, la réclamation est rejetée. Cette disposition est essentielle pour éviter les plaintes infondées ou mal documentées. Lorsque la réclamation est recevable, le ministre délivre un accusé de recevabilité au réclamant et lui délivre une réponse dans un délai d'un mois à compter de la date de la réception de la réclamation complète.

Le paragraphe 3 explique la procédure applicable en cas d'une réclamation incomplète. Lorsque la réclamation est incomplète, le ministre notifie au réclamant, dans un délai de quinze jours à compter de la date de la réception de la réclamation, un accusé de réception tout en mentionnant son caractère incomplet, ainsi que la liste des documents manquants. Par la suite, le réclamant dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de l'envoi de la notification pour compléter son dossier. Si les éléments manquants sont fournis dans ce délai de deux mois, le dossier sera traité conformément à la procédure applicable aux dossiers recevables. A défaut, la réclamation est irrecevable.

Le paragraphe 4 précise le droit du ministre de demander des explications à l'exploitant et au conducteur relative à une réclamation d'un client ou d'un usager. L'exploitant ou le conducteur concerné doit fournir une réponse écrite au ministre dans un délai de cinq jours ouvrables. A défaut d'une réponse dans le délai, ils sont convoqués devant la commission des taxis.

Ad. Art. 6. Exploitant de taxi et de VLC

Le paragraphe 1^{er} stipule que le titulaire de la licence d'exploitation doit être le titulaire, le propriétaire ou le détenteur de la voiture à laquelle cette licence est attribuée. Cela signifie que la licence est directement liée à une voiture spécifique. En liant la licence d'exploitation à la voiture, les autorités peuvent mieux contrôler la conformité des voitures avec les exigences de sécurité et les normes techniques et environnementales.

Le paragraphe 2 stipule que la licence d'exploitation de taxi ou de VLC n'est uniquement octroyée sous condition que le demandeur dispose d'une autorisation d'établissement.

Le paragraphe 3 prévoit un nouveau type de données à transmettre par les exploitants. Ces derniers doivent transmettre un relevé de toutes les courses effectuées au plus tard pour la fin du mois suivant. Le détail de ce relevé est prévu par règlement grand-ducal. Ces données, une fois collectées, serviront à l'élaboration de statistiques détaillées en vue d'analyser l'évolution du marché et d'ajuster, le cas échéant, les mesures réglementaires afin de mieux répondre aux besoins du secteur et d'en accompagner le développement.



Pour ne pas imposer une surcharge administrative aux sociétés, il a été décidé de demander ce relevé de manière trimestrielle. Cela permet d'une part d'éviter aux sociétés de devoir rassembler et transmettre un volume trop important de données à la fois, et d'autre part de garantir au ministère un suivi statistique du marché avec des informations pertinentes et actualisées.

Grâce à l'analyse des parcours et des volumes de trafic, le ministère est en mesure d'identifier les zones problématiques, telles que les embouteillages ou les goulets d'étranglement, et de proposer des ajustements ciblés en vue d'optimiser la fluidité de la circulation. Ces données constituent une base essentielle pour l'élaboration de mesures de gestion du trafic plus efficaces et mieux adaptées aux besoins réels des clients et des usagers du secteur.

Le paragraphe 4 énonce l'obligation de l'exploitant de transmettre au ministre le relevé de tous les conducteurs employés au sein de sa société pour le premier jour ouvrable du mois courant. Le format de ce relevé, ainsi que les modalités de transmission sont prévus par règlement grand-ducal.

L'envoi mensuel de ces données est indispensable pour assurer un contrôle efficace du secteur. Sans ces informations, la gestion des réclamations sera difficile en raison de l'absence de lien clair entre les chauffeurs et les exploitants.

Ad Art. 7. Licences d'exploitation

Cet article répond à l'accord de coalition 2023-2028 qui prévoit une libéralisation du nombre de licences émises pour les taxis et les VLC.

Un numerus clausus pendant une certaine période de transition pour les licences de taxis et de VLC est essentiel pour garantir un équilibre entre l'offre et la demande, ainsi qu'une régulation efficace du secteur à court et moyen terme. Ce mécanisme permet de préserver la qualité des services offerts aux clients et usagers.

Ainsi, il est prévu de libéraliser le nombre de licences à partir du 1^{er} janvier 2030. À compter de cette date, le numerus clausus sera entièrement aboli, ouvrant la voie à une libéralisation complète du secteur.

La loi prévoit qu'à l'issue d'une phase transitoire, marquée notamment par l'échange des licences de taxis et des autorisations actuelles de VLC, le nombre total de licences sera fixé à 2.050, réparties entre 850 licences de taxis et 1.200 licences de VLC. Par la suite, une augmentation progressive est prévue : dès 2028, le total passera à 2.450 licences (950 taxis et 1.500 VLC), puis à 2.850 en 2029 (1.100 taxis et 1.750 VLC).

Ad Art. 8. Modalités relatives à la demande d'une licence d'exploitation

Cet article définit les conditions et la procédure pour l'octroi des licences d'exploitation de taxis et de VLC. Il introduit un système de traitement des demandes basé sur l'ordre chronologique de réception.

Tout demandeur peut ainsi postuler par voie électronique à tout moment pour une licence. Si une licence est disponible et que le demandeur remplit les conditions nécessaires, elle lui est attribuée dans des délais réduits, favorisant un accès rapide au marché.

Le paragraphe 2 prévoit la gestion et la procédure applicable en cas de demandes d'une licence d'exploitation jugées recevables. Si la demande est accompagnée de tous les documents justificatifs déterminés par règlement grand-ducal, elle est recevable et le ministre délivre un accusé de



recevabilité au demandeur et délivre à ce dernier la licence d'exploitation dans un délai d'un mis à compter de la date de réception de la demande complète.

Le paragraphe 3 prévoit la gestion et la procédure pour des dossiers incomplets. Toute demande qui n'est pas complétée dans un délai de deux mois après sa soumission est considérée irrecevable. Cette mesure vise à éviter l'accumulation de dossiers non finalisés et à garantir que d'autres candidats ne soient pas bloqués inutilement dans leur accès aux licences disponibles.

Le paragraphe 4 dispose que pour ne pas bloquer des licences, il est impératif que l'exploitant doive rendre opérationnel la licence octroyée pour le service de taxi ou de VLC dans un délai de six mois au plus tard après délivrance de la licence d'exploitation.

Le paragraphe 5 stipule que toute licence d'exploitation de taxi et de VLC est strictement personnelle et inaccessible.

Le paragraphe 6 donne des précisions relatives aux informations obligatoires à indiquer sur la licence d'exploitation.

Le paragraphe 7 donne la possibilité d'obtenir une licence d'exploitation spécifique de taxi ou de VLC afin de pouvoir donner la possibilité d'effectuer des essais expérimentaux. Ceci est avant tout pour la recherche et l'innovation dans ce domaine.

De même que pour les licences de taxi et de VLC ordinaires, il est demandé de présenter une demande complète avec un descriptif détaillé de l'essai, la durée de cette expérimentation, ainsi que les modalités de mise en œuvre pour garantir l'exécution en bonne et due forme.

Cette licence est accordée pour une durée d'un an avec la possibilité de pouvoir être renouvelée à deux reprises pour des motifs clairs et précis.

Dans le cadre de cet essai, les voitures utilisées à cet effet doivent porter la mention « Essai scientifique » de façon lisible et visible sur les deux côtés latéraux. Le client et l'usager de cette voiture utilisée à des essais scientifiques doivent être informés au préalable afin de les mettre en connaissance de cause du moyen de transport avec lequel ils vont effectuer leur trajet.

Le paragraphe 8 prévoit que l'inobservation des dispositions légales prévues à cet article peut entraîner des sanctions conformément à l'article 20 de cette loi.

Ad Art. 9. Transcription de la licence d'exploitation et sa validité

Cet article encadre la gestion et la validité des licences d'exploitation de taxis et de VLC. Il insiste sur le caractère personnel et inaccessible de la licence, garantissant qu'elle ne peut être transférée à un tiers. Cependant, un transfert de la licence vers une autre voiture est permis en cas de remplacement définitif de la voiture initiale, à condition de fournir les documents appropriés, tels que le certificat de conformité européen (COC) et la preuve de mise hors service de l'ancienne voiture. Ceci est prévu au paragraphe 1^{er}.

Le paragraphe 2 introduit également la possibilité de mise hors circulation temporaire de la licence, si la voiture est en panne pour plus de deux mois, mais cette période est limitée à trois mois et n'est pas renouvelable. Cette mesure permet aux exploitants de recourir à une réparation de la voiture plutôt que d'opter pour un abandon. Le délai de 3 mois semble plus que raisonnable à cet égard et partant une prolongation de cette extension n'est pas prévue. Il est à préciser que l'original de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC doit être restituée au ministre pendant la période de mise hors circulation temporaire.



Le paragraphe 3 introduit une nouvelle approche concernant la validité des licences, différente de celle en vigueur pour les taxis sous la loi de 2016. Alors que, selon la loi prémentionnée, la licence de taxi avait une durée de validité de cinq ans, la présente disposition ne fixe plus de terme à la validité. Désormais, celle-ci repose uniquement sur le paiement de la taxe annuelle. Ce mécanisme permet une gestion plus efficace des licences, en supprimant la nécessité de vérifier constamment qui utilise réellement la licence. De plus, cela évite que des licences non utilisées influencent artificiellement le numerus clausus. Le texte prévoit que les exploitants sont informés par voie électronique de l'appel à paiement au plus tard pour le 15 décembre de l'année précédant le paiement de la taxe annuelle due. Ce délai est raisonnable et offre aux exploitants une meilleure visibilité financière, facilitant la gestion de leur entreprise grâce à un cadre temporel clair. En cas de non-paiement de cette taxe au plus tard pour fin février de l'année concernée, la licence est automatiquement annulée, renforçant ainsi la discipline autour du renouvellement. Un délai pour l'émission d'un premier et dernier rappel est aussi institué. Il faut noter à cet égard que le renouvellement, ayant actuellement lieu tous les 5 ans, constitue une charge administrative et financière lourde tant pour les exploitants, que pour le ministère. Avec ce nouveau principe, ces charges seront abolies et pourront contribuer à une baisse des prix pratiqués vu la diminution des charges générales pour les exploitants.

En cas de changement de dirigeant, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. Une licence d'exploitation provisoire peut être accordée pour un délai limité, à savoir pour une durée allant jusqu'à six mois, permettant ainsi la continuité de l'activité. Ceci est prévu au paragraphe 4. Il est important de préciser que la licence d'exploitation provisoire peut être renouvelée une seule fois pour une durée maximale de six mois.

Enfin, le paragraphe 5 énumère plusieurs situations où la licence perd automatiquement sa validité, notamment en cas de non-utilisation prolongée, de cessation d'activité ou de cession non autorisée de la licence, de non-livraison de la voiture, de non-remise en circulation d'une licence mise hors circulation temporaire, ou de non-paiement de la taxe annuelle jusqu'au 1^{er} mars de l'année en cours, renforçant ainsi le cadre strict de gestion des licences. En cas de perte de validité de la licence d'exploitation, l'exploitant de taxi ou de VLC est tenu de restituer l'original de la licence d'exploitation dans les plus brefs délais au ministre.

Ad Art. 10. Modalités relatives à une demande de carte de conducteur

Cet article donne des précisions quant aux obligations à remplir pour obtenir une carte de conducteur. Les exigences restent inchangées par rapport à la loi de 2016 sur les taxis, à l'exception de l'ajout que la carte de conducteur est désormais également valable pour la conduite de VLC.

Les modalités d'obtention de la carte de conducteur sont précisées dans cet article. De manière similaire à l'octroi de la licence d'exploitation, les principes et délais appliqués visent à garantir un accès rapide des conducteurs au marché après leur formation, tout en évitant une pénurie de main-d'œuvre pour les exploitants.

Toute demande pour l'obtention d'une carte de conducteur doit désormais être sollicitée par voie électronique, telle que mise en place par le CTIE via MyGuichet (paragraphe 1^{er}). Le second paragraphe stipule que la demande doit être accompagnée des documents justificatifs qui sont prévus par règlement grand-ducal. Si la demande est recevable, la carte de conducteur est délivrée au demandeur dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la demande complète.



Le paragraphe 3 prévoit la procédure à respecter en cas de dossier incomplet. Si dans un délai de deux mois le dossier n'a pas été complété, la demande est irrecevable et sera ainsi clôturée.

Le paragraphe 4 de cet article prévoit toutes les données qui doivent figurer sur toute carte de conducteur délivrée par le ministre.

Le paragraphe 5 prévoit la validité pour une année civile de la carte de conducteur, sous condition que la taxe annuelle soit payée jusqu'à fin février de l'année en cours. En cas de non-paiement, un appel de paiement est adressé au titulaire de la carte au plus tard le 15 décembre de l'année précédente. Si le paiement de la taxe n'est toujours pas intervenu jusqu'au 15 janvier de l'année suivante, un premier et dernier rappel de paiement est adressé à l'exploitant par voie électronique au plus tard fin janvier de l'année en cours.

Ad Art. 11. Conditions relatives à l'obtention d'une carte de conducteur

Le 1^{er} paragraphe prévoit que chaque conducteur doit être titulaire d'une carte de conducteur valable au Grand-Duché de Luxembourg afin de pouvoir exercer la profession de chauffeur de transport occasionnel rémunéré de personnes.

Pour obtenir une telle carte de conducteur, chaque demandeur doit, conformément au paragraphe 2, être titulaire, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable de la catégorie B et avoir les connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que prévue par la loi du 24 février 1984 sur les régimes des langues. De plus, le demandeur doit fournir un extrait du casier judiciaire récent (bulletin n°2) ou de son équivalent étranger et démontrer qu'il a suivi la formation dont question à l'article 12.

Il est notamment pris en considération les critères d'honorabilité évalués sur base des antécédents judiciaires, tels qu'ils figurent dans le casier judiciaire du conducteur. Il est ainsi garanti que seuls les conducteurs possédant un comportement irréprochable sur le plan judiciaire peuvent obtenir ou conserver leur carte de conducteur. Cela vise à protéger la sécurité des clients et usagers et à maintenir la confiance dans le secteur des taxis et des VLC.

Contrairement à la loi de 2016, cet article clarifie que l'appréciation de l'honorabilité se fait non seulement sur base des condamnations au Grand-Duché de Luxembourg, mais également à l'étranger, ce qui n'était pas aussi clairement précisé auparavant. Les délais pris en compte pour évaluer l'honorabilité ont également été adaptés en fonction des types de condamnations, renforçant ainsi le cadre de contrôle des conducteurs.

Ad Art. 12. Formation

Le présent article a pour objectif d'établir un cadre juridique clair et structuré pour la formation obligatoire des conducteurs de taxis et de VLC.

Cette formation vise à garantir un niveau élevé de professionnalisme, de sécurité et de qualité de service dans le secteur du transport occasionnel rémunéré de personnes. Elle est conçue pour fournir aux futurs conducteurs les connaissances et compétences essentielles, tant sur le plan réglementaire, que pratique.

Le paragraphe 1^{er} dispose que la formation est dispensée dans au moins une des langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues.



Selon le paragraphe 2, la formation, d'une durée minimale de seize heures, est structurée en quatre modules couvrants respectivement :

- les bases juridiques et réglementaires du métier (module I) ;
- les compétences relationnelles et linguistiques (module II) ;
- les notions élémentaires de premiers secours (module III) ;
- ainsi que les aspects pratiques de l'exercice quotidien de la profession (module IV).

Le paragraphe 3 stipule que chaque module est suivi d'un test de connaissances à visée pédagogique. Ces tests ont pour but d'évaluer la compréhension des matières enseignées sans pour autant constituer une épreuve éliminatoire.

L'objectif principal étant de garantir la participation active des candidats. Selon le paragraphe 4, un certificat de participation est délivré aux personnes ayant suivi l'ensemble de la formation et ayant satisfait aux exigences minimales de présence. Le paragraphe 5 mentionne les informations qui sont précisées sur ledit certificat de participation.

Enfin, le paragraphe 6 prévoit la possibilité pour le ministre de déléguer l'organisation de la formation à des centres externes agréés, dans un souci d'efficacité et de proximité. Le montant maximal des frais de formation à charge du candidat est plafonné afin d'assurer un accès équitable à cette formation, tout en permettant aux prestataires de couvrir les coûts d'organisation.

Cette formation, plus complète que celle prévue par le cadre légal actuel, répond également à la demande du secteur, qui souhaite améliorer la qualité des conducteurs. Seule une formation approfondie permet de répondre à cette exigence. Bien qu'aucun examen éliminatoire ne soit prévu pour maintenir un accès relativement simple au marché, l'obligation de suivre au moins 80 % des cours contribuera à transmettre les compétences nécessaires aux futurs conducteurs.

Ad Art. 13. Caractéristiques et validité de la carte de conducteur

Cet article définit les dispositions relatives à la carte de conducteur en insistant sur son caractère strictement personnel et non cessible. Cela signifie que la carte ne peut être transférée ou partagée avec un tiers, garantissant que seule la personne à qui elle a été délivrée peut l'utiliser (paragraphe 1^{er}).

Ensuite, le paragraphe 2 énumère les cas dans lesquels la carte perd sa validité d'office, donc de plein droit, dont notamment en cas de cession à quelque titre que ce soit à un tiers, en cas de non-paiement de la taxe annuelle ou lorsque les conditions requises pour sa délivrance ne sont plus remplies.

Selon le paragraphe 3, le conducteur est tenu de présenter sa carte de conducteur sur demande, que ce soit aux clients ou aux autorités compétentes (Police grand-ducale, Administration des douanes et autres), et ceci compte également pour la licence d'exploitation du taxi ou de VLC. Cette exigence assure une transparence et une traçabilité des conducteurs, renforçant la sécurité des usagers et facilitant les contrôles. Enfin, à l'instar des licences d'exploitation, la carte de conducteur n'aura plus de date de fin de validité fixe. Sa validité sera conditionnée par le paiement d'une taxe annuelle, dans les mêmes conditions que pour les licences d'exploitation. Cela permet de résoudre les problèmes actuels où environ 1.800 cartes ont été délivrées pour une durée de 10 ans, alors que seulement 500 conducteurs sont effectivement actifs. De nombreux titulaires non actifs utilisent cette carte à d'autres fins, comme pour obtenir des prestations sociales supplémentaires, notamment dans la grande région. La nouvelle règle vise à prévenir ce type de « *tourisme administratif* » et à alléger la gestion des cartes de conducteur.



Ad Art. 14. Droits et obligations des conducteurs

Les paragraphes 1 à 3 ne concernent que les conducteurs de taxi et prévoient les emplacements où les taxis peuvent stationner, ainsi que certaines mesures relatives aux obligations à respecter afin d'assurer le bon fonctionnement du service de taxis.

Le paragraphe 3 prévoit notamment des interdictions concernant le comportement des conducteurs de taxis.

Le paragraphe 1^{er} stipule que 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 ouverts à la circulation publique et signalées comme telles.

Les paragraphes 2 à 5 reprennent en grande partie les droits et obligations actuellement en vigueur pour les conducteurs de taxis, tout en étant réorganisés pour une meilleure lisibilité et distinction en fonction des conducteurs concernés. Une nouveauté importante est l'introduction du droit de demander un acompte, jusqu'à un maximum de 250€ pour les courses à destination de l'étranger. Cette mesure vise à protéger les conducteurs contre les abus, notamment les situations de non-paiement, fréquemment signalées par les conducteurs opérant à l'international.

La délivrance d'un ticket-reçu sous forme numérique est autorisée, permettant ainsi de répondre aux évolutions technologiques et aux attentes des clients et usagers, tout en favorisant une gestion plus moderne et pratique des transactions. Par ailleurs, ce paragraphe impose aussi l'obligation pour le conducteur d'accepter les paiements en espèces et par carte bancaire usuelle. Le choix du mode de paiement incombe au client. A noter ici que le conducteur doit désormais veiller à ce que son terminal de paiement bancaire soit en état de fonctionnement et ne pourra pas utiliser le non-fonctionnement comme prétexte de ne pas accepter le paiement par carte.

Le paragraphe 4 vise à prévenir les abus de la part des conducteurs de taxis dans les cas où la course est effectuée en mode prix par kilomètre. Il est interdit de demander un quelconque paiement à un client ou usager lorsque la voiture est arrêtée en raison d'un contrôle par les autorités compétentes (en présence d'un client) ou d'une panne. Cette règle ne s'applique pas aux courses réservées à l'avance, puisque dans ce cas, le prix est connu à l'avance et non modifiable, ce qui exclut toute possibilité de demander un supplément de facto.

Selon le paragraphe 5, les conducteurs de taxis ou de VLC sont cependant libres de refuser des courses à l'étranger ou de demander une provision pour éviter des pertes de temps abusées. Il leur est également loisible de refuser de prendre en charge un client ou un usager en état de malpropreté ou en état d'ébriété. De même, les conducteurs peuvent refuser de transporter des objets susceptibles de causer un dommage à leur voiture ou qui représentent un danger manifeste.

Une modification significative concerne également le refus de courses de courte distance (paragraphe 3 point a). Désormais, il est interdit de refuser toute course à l'intérieur du pays, lorsque la prise en charge se fait à partir d'un emplacement réservé. Cette mesure vise à lutter contre la pratique courante, notamment à l'aéroport, où certains conducteurs refusent des courses jugées insuffisamment lucratives. L'objectif est de protéger les clients ou usagers en leur offrant un service sans discussions ou refus arbitraires.

Enfin, il convient de rappeler que l'obligation de respecter le chemin le plus court s'applique uniquement lorsque la course est effectuée au tarif kilométrique avec un taxi. Dans tous les autres cas — notamment pour les courses réservées — cette obligation ne s'impose pas.

Cette distinction s'explique par le fait qu'aucun désavantage financier ne résulte généralement d'un itinéraire plus long mais plus rapide. En effet, si le conducteur choisit un trajet optimisé en termes de temps, cela peut s'avérer avantageux pour les deux parties : le client atteint sa destination plus



rapidement, tandis que le conducteur est en mesure de prendre en charge une nouvelle course plus tôt, augmentant ainsi sa productivité.

Cette structure contribue à clarifier les droits et devoirs des conducteurs, tout en renforçant la protection des clients et usagers et en modernisant les pratiques du secteur.

Ad Art. 15. Intermédiaire de réservation

Cet article établit les conditions nécessaires pour qu'une personne physique ou morale puisse exercer en tant qu'intermédiaire de réservation des services de taxi ou de VLC. L'intermédiaire de réservation désigne tout acteur facilitant la mise en relation entre les clients et les exploitants via une plateforme ou un autre moyen.

Le paragraphe 1^{er} stipule que l'exercice de l'activité d'intermédiaire de réservation est conditionné à l'obtention préalable d'un agrément délivré par le ministre.

Le paragraphe 2 dispose que le demandeur doit soumettre un dossier complet, accompagné des pièces justificatives prévues par règlement grand-ducal. Le ministre dispose d'un délai d'un mois pour examiner la demande et accorder l'agrément, sous réserve que le dossier soit complet.

Selon le paragraphe 3, si le dossier est incomplet, le ministre informe le demandeur dans un délai de quinze jours en précisant les documents manquants. Le demandeur a ensuite deux mois pour fournir les pièces manquantes. Passé ce délai, si le dossier n'est toujours pas complet, la demande est automatiquement réputée caduque, sans qu'il soit nécessaire pour le ministre de prendre une décision formelle de rejet. Cette procédure simplifie et accélère la gestion administrative des demandes.

Le paragraphe 4 impose aux intermédiaires de ne conclure des contrats qu'avec des exploitants détenant des licences valides, garantissant que seuls des opérateurs conformes aux règles légales peuvent offrir des services de transport. Cette exigence revêt une importance capitale pour éviter que des intermédiaires aient recours à des opérateurs ne respectant pas les normes légales, notamment en matière de droits sociaux et du travail. De cette manière, les conventions collectives en vigueur dans ce secteur sont indirectement respectées à travers les exploitants licenciés, assurant une meilleure protection des salariés et une régulation efficace du secteur.

Le paragraphe 5 prévoit une durée de validité de 5 ans renouvelables pour les agréments des intermédiaires de réservation.

Enfin, le dernier paragraphe précise que les exploitants qui assurent des services de réservation – que ce soit par téléphone, via une plateforme numérique ou par tout autre moyen – exclusivement pour les véhicules et conducteurs relevant de leurs propres licences, ne sont pas considérés comme des intermédiaires de réservation. Étant donné que leurs services se limitent à leur propre flotte, il ne serait pas justifié de les soumettre à l'obligation d'obtenir un agrément en tant qu'intermédiaire de réservation. En revanche, dès lors qu'un exploitant ouvre son service de réservation à d'autres exploitants, une demande d'agrément deviendra obligatoire.



Ad Art. 16. Voitures et équipements et Ad Art. 17. Vérifications de conformité

Ces deux articles sont à lire ensemble et concernent les équipements techniques des taxis et des VLC.

Le paragraphe 2 de l'article 16 stipule qu'à l'exception d'un taxi, aucune autre voiture ne peut exercer des services de taxi. Ce paragraphe énumère les éléments faisant partie de l'équipement obligatoire d'un taxi : un taximètre calibré, un tableau-taxi, un disque-taxi, une plaque-zone taxi ainsi qu'un panneau lumineux „TAXI“ pour accrocher au toit de la voiture. Il est en plus interdit d'installer un ou plusieurs de ces éléments sur une voiture autre qu'un taxi. Il en découle qu'une voiture disposant d'au moins un des éléments précités ne peut être utilisée que comme taxi.

Le paragraphe 3 définit, similairement au paragraphe précédent, les éléments obligatoires d'une VLC.

Le paragraphe 4 introduit la notion de publicité dorénavant expressément permise pour autant qu'elle ne soit ni lumineuse, ni réfléchissante et qu'elle ne sera attachée qu'au niveau de la carrosserie et non au niveau des fenêtres. La publicité lumineuse ou réfléchissante est strictement réservée aux forces de l'ordre. Ces restrictions sont prévues dans un souci de sécurité routière.

Pour ce qui est du calibrage et du scellement des taximètres, elle reste de la compétence du ministre qui pourra en charger la SNCA. Cette manière de procéder permet de respecter le principe que le contrôleur ne peut être en même temps le contrôlé par l'entremise de l'Etat comme seule autorité compétente pour la réception finale.

Le contrôle des exigences techniques et légales applicables, telles que stipulées au paragraphe 6, se fait au moment de l'immatriculation comme taxi ou VLC et ensuite lors du contrôle technique périodique.

Lorsque la SNCA détecte une quelconque manipulation ou intervention illicite au niveau d'un taximètre, elle en informe le ministre sans délai. Cette mesure est introduite en vue de garantir une transparence des prix pour le client et l'usager et éviter ainsi que celui-ci soit induit en erreur.

Le paragraphe 7 de l'article 16 spécifie les informations et principes qui sont désormais à respecter pour les courses en taxi. Ainsi, il devient obligatoire qu'en début de journée le conducteur devra enclencher son taximètre moyennant un dispositif d'authentification. Lors de chaque course un nombre essentiel de données doit être enregistré, ainsi qu'en fin de journée un relevé complet du tour de service. Ces données sont à conserver pendant au moins 5 ans.

Au niveau des normes environnementales à respecter par les véhicules, il y a lieu de noter qu'au paragraphe 10 ces valeurs sont adaptées vers le haut afin de permettre d'utiliser les voitures destinées au transport d'envergure (Van). Les valeurs maximales en émissions CO₂ sont ainsi élevées à 250 g/km. Par ailleurs, afin d'améliorer la qualité du matériel de transport et, par conséquent, les aspects de la sécurité routière, l'âge maximal d'une voiture est désormais limité à 8 ans à partir de sa première date d'immatriculation.

Le choix de limiter l'âge des véhicules exploités en tant que taxis ou véhicules de location avec chauffeur (VLC) à moins de neuf ans, soit une durée de vie effective de 8 ans avant renouvellement, répond à plusieurs objectifs. D'une part, cette limite vise à assurer un renouvellement régulier du parc automobile. Un tel renouvellement permet d'intégrer plus fréquemment les avancées technologiques en matière de sécurité, de confort, mais aussi de respect de l'environnement.



Toutefois, la loi laisse une certaine marge de manœuvre aux exploitants, qui peuvent choisir le moment le plus opportun pour remplacer leurs véhicules selon leurs besoins économiques et opérationnels propres, dans la limite fixée. Ce système garantit ainsi une flexibilité nécessaire pour les entreprises tout en assurant un niveau de modernité et de performance du parc de taxis et de VLC.

Le renouvellement régulier des véhicules contribue également à l'amélioration du bilan écologique du secteur. Les modèles plus récents sont généralement plus performants sur le plan énergétique et émettent moins de polluants. En fixant un seuil maximal d'émissions de CO₂ à 250 g/km, la loi vise à limiter l'impact environnemental sans pour autant restreindre de façon excessive le choix des exploitants. Ce seuil relativement élevé permet de sélectionner des véhicules adaptés aux besoins spécifiques du service (capacité, autonomie, etc.), tout en encourageant progressivement l'adoption de modèles plus propres.

La référence au cycle d'essais WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) garantit que les valeurs d'émissions de CO₂ prises en compte sont mesurées selon une méthode harmonisée et représentative des conditions réelles d'utilisation. Le WLTP remplace l'ancien cycle NEDC et propose des tests plus stricts, tenant compte de différents styles de conduite, de la charge du véhicule, de la température, etc. Cela permet d'obtenir des valeurs de consommation et d'émissions plus proches de la réalité.

Le choix de la valeur « combinée » et de la « moyenne pondérée » signifie que l'on retient une moyenne des émissions sur différents cycles (urbain, extra-urbain, autoroute), pondérée selon leur part dans l'utilisation typique d'un véhicule. Cette approche reflète ainsi de manière plus fidèle les émissions effectives du véhicule au quotidien.

Ce dispositif législatif cherche à concilier les impératifs de modernisation, de performance environnementale et de flexibilité économique pour les exploitants de taxis et de VLC. Il s'appuie sur des critères techniques objectifs et actualisés, tout en laissant la liberté nécessaire pour répondre aux besoins spécifiques du secteur.

Ad Art. 18. Dispositions financières

Le paragraphe 1^{er} fixe le cadre pour les taxes d'instruction des différentes opérations administratives en relation avec la gestion des dossiers. Les montants maxima sont fixés de manière à rester du domaine du raisonnable. Tout paiement est effectué auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA au moment du dépôt de toutes sortes de demandes. Il va de soi que cette taxe est non remboursable et concerne chaque demande individuelle. Il s'agit de recouvrir les frais administratifs pour le traitement de la demande.

Le paragraphe 2 prévoit le paiement de la taxe annuelle pour toute licence d'exploitation, ainsi que pour les licences de conducteurs de taxi et de VLC. Les deux taxes annuelles sont plafonnées et sont non remboursables.

Les détails d'exécution sont fixés par règlement grand-ducal.

En outre, le paragraphe 3 précise que les membres de la commission du transport occasionnel rémunéré de personnes ont droit à une indemnité dont le montant est fixé par règlement grand-ducal. Cette indemnité est au maximum soixantequinze euros par séance.



Ad Art. 19. Mesures et sanctions administratives

Le paragraphe 1^{er} prévoit des dispositions précises en relation avec les mesures administratives de retrait ou de suspension des licences d'exploitation de taxi ou de VLC et des cartes de conducteur que le ministre peut prendre. Ces mesures peuvent être provisoires en cas de suspension, sinon définitives en cas de retrait.

Le paragraphe 2 énumère les différents cas où le ministre peut décider le retrait définitif ou la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou de la carte de conducteur.

Afin de garantir les droits des intéressés, il est prévu au paragraphe 3 que les décisions afférentes prévues aux deux paragraphes précédents ne peuvent être prises que sur avis d'une commission du transport occasionnel rémunéré de personnes, instaurée auprès du ministère. Les membres de cette commission sont nommés par le ministre sur base d'un arrêté ministériel. A cette fin, le paragraphe 3 institue une commission consultative des taxis et définit ses missions en précisant qu'un règlement grand-ducal en fixe les attributions, la composition et les modalités de fonctionnement.

Le paragraphe 4 de cet article stipule que la décision de retrait ou de suspension du ministre est notifiée à la personne concernée par courrier recommandé avec accusé de réception et indique, en outre, les voies de recours pour garantir les droits de la défense. Par ailleurs, la décision est également envoyée par lettre simple afin de permettre au concerné de prendre connaissance du contenu dans les plus brefs délais, même si le courrier recommandé n'a pas pu être remis, garantissant ainsi une information rapide et efficace.

Ad Art. 20. Dispositions pénales

Cet article érige en infraction le non-respect de certaines dispositions de la loi par les conducteurs de taxis, voire les exploitants de taxis. L'article distingue les infractions en fonction de la gravité des infractions commises par la personne concernée, à savoir entre contraventions et contraventions graves. Il est à retenir qu'en cas de récidive endéans une période de trois ans, le double de l'amende peut être prononcé.

Il est aussi prévu de pouvoir infliger à l'exploitant la même peine qu'aura commise son chauffeur pour certaines infractions.

L'article prévoit la possibilité, pour les membres de la Police grand-ducale ainsi que pour les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, de délivrer des avertissements taxés d'un montant compris entre 25 et 2.000 euros. Le relèvement du plafond maximal vise les cas d'infractions particulièrement graves et poursuit un objectif de dissuasion ferme à l'égard de tout abus ou fraude dans le secteur. Cette adaptation s'inscrit dans une logique de prévention et de régulation renforcée, destinée à garantir un fonctionnement loyal et transparent du marché, à améliorer le professionnalisme des opérateurs et, in fine, à consolider la confiance des clients et usagers dans ces services. Ces sanctions immédiates sont prévues dans une perspective d'obtenir un effet dissuasif immédiat.

Comme il ne s'agit plus de délits, on évitera dans le futur des procédures longues devant les tribunaux, contribuants ainsi également au désengorgement des instances judiciaires.



Le catalogue regroupant les contraventions et contraventions graves sera établi par règlement grand-ducal.

Ad Art. 21. Avertissement taxé

Cet article instaure l'obligation pour les agents chargés de constater les infractions, dont notamment la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, d'informer par voie informatique le ministre de tout avertissement taxé décerné à un exploitant de taxi ou de VLC ou à un conducteur en vue de pouvoir vérifier à tout moment si les conditions d'octroi d'une licence d'exploitation ou d'une carte de conducteur sont encore garanties.

Le même principe s'applique pour toute condamnation judiciaire devenue irrévocable visées par la présente loi. L'information en est transmise par le procureur général d'Etat au ministre.

Ad Art. 22. Immobilisation du taxi ou de la VLC

Le paragraphe 1^{er} de cet article permet aux membres de la Police grand-ducale d'immobiliser un taxi ou une VLC si son conducteur n'a pas sa résidence officielle au Grand-Duché de Luxembourg et est en infraction avec les dispositions du présent texte. Ceci sera aussi le cas s'il n'a pas payé un ou plusieurs avertissements taxés, voire s'il n'est pas en mesure de régler la somme à consigner.

Le paragraphe 2 de cet article attribue aux membres de l'Administration des douanes et accises des droits similaires à ceux octroyés aux membres de la Police grand-ducale en y rajoutant les cas des infractions voire des irrégularités constatées au niveau des documents de bord ou des défauts manifestes de nature à mettre gravement en danger la circulation. De surplus, ils sont en droit d'immobiliser un taxi ou une VLC sur la voie publique en cas de retard de paiement des taxes sur la voiture pour une période de 60 jours ou plus.

Ad Art. 23. Notification et contrôle

Cet article prévoit un contrôle par le ministre de tous les agréments, cartes de conducteurs et licences d'exploitations. Il est opportun que les cartes de conducteurs officielles soient retournées à l'instance qui les a délivrées dans les cas où leur validité n'est pas encore venue à terme.

De plus, le ministre se réserve le droit de pouvoir demander à tout moment tous les documents dont lui ou ses services sont l'auteur.

Ad Art. 24. Traitement des données à caractère personnel

Cet article met en place un registre des exploitants et des conducteurs exploités par le ministère responsable pour le volet des taxis et VLC, et ceci conformément aux dispositions légales en matière de protection des données à caractère personnel.

Par ailleurs, cet article régit l'accès aux systèmes informatiques et base de données afférentes aux fins de la gestion des procédures administratives visées par la présente loi. Il est en particulier prévu que le ministre peut se procurer les informations requises par le biais de l'accès pour les personnes



physiques au registre national des personnes physiques prévu par la loi relative à l'identification des personnes physiques, ainsi que pour les personnes morales par l'accès au registre général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, l'accès aux données du Registre de Commerce et des Sociétés ainsi que le bulletin n° 2 du casier judiciaire. Reste à noter que l'accès à ce dernier fichier nécessite l'accord préalable de l'administré.

Il est à noter que seules les données nécessaires aux différentes démarches sont demandées et sauvegardées à la seule finalité de pouvoir traiter les demandes et de pouvoir garantir la gestion quotidienne des services de taxi et de VLC.

Toutes les données personnelles reçues peuvent être conservées au maximum deux ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi et de VLC, de la carte de conducteur ou de la déchéance de l'agrément d'intermédiaire de réservation.

Les modalités d'accès et de gestion de ce registre seront fixées dans un règlement grand-ducal.

Ad Art. 25. Dispositions transitoires

Cette mesure vise à stabiliser le secteur et à permettre une transition ordonnée vers le nouveau cadre légal en évitant une surcharge administrative ou une augmentation soudaine du nombre d'exploitants pendant cette période de mise en conformité.

Les mesures prévues dans cet article visent à faciliter la transition vers le nouveau cadre légal tout en garantissant que les conducteurs puissent continuer à travailler pendant la période de mise en conformité.

Le paragraphe 1^{er} permet aux détenteurs d'une carte de conducteur délivrée conformément à la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, d'échanger leur carte contre une nouvelle carte de conducteur conforme aux dispositions de la présente loi, et ceci dans un délai de six mois. Cette mesure vise à assurer une continuité administrative tout en alignant les documents des conducteurs avec les nouvelles exigences légales.

Le paragraphe 2 introduit une mesure transitoire spécifique pour les conducteurs de VLC employés depuis au moins un an avant l'entrée en vigueur de la loi. Étant donné l'absence d'un cadre légal antérieur régissant leur situation, ces conducteurs ne disposent pas d'un titre équivalent à échanger. Pour remédier à cette situation, ils peuvent solliciter un certificat d'exemption temporaire leur permettant de continuer à exercer leur activité sans avoir immédiatement à détenir la carte de conducteur exigée par la nouvelle législation. Ce certificat, valable pour une durée maximale de deux ans, deviendra caduc dès que le titulaire aura suivi la formation obligatoire prévue par la loi et plus précisément l'article 12. Le non-renouvellement du certificat vise à encourager les conducteurs à se conformer rapidement aux nouvelles exigences. Le délai de deux ans a été spécifiquement choisi pour permettre au centre de formation de traiter efficacement tous les conducteurs nécessitant cette formation.

Ces mesures transitoires assurent une intégration progressive des conducteurs de taxis et de VLC dans le nouveau régime légal, tout en évitant une perturbation de leurs activités professionnelles.



Le paragraphe 3 vise les titulaires d'une licence d'exploitation délivrée conformément à la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis. Ces derniers doivent solliciter une nouvelle licence d'exploitation de taxi dans un délai de neuf mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi. Cette mesure garantit une transition harmonieuse vers le nouveau cadre légal en offrant aux exploitants la possibilité de régulariser leur situation sans interrompre leurs activités. Le délai de neuf mois leur permet de fournir les pièces justificatives requises et de se conformer aux nouvelles obligations administratives tout en continuant à exercer.

Selon le paragraphe 4 et au vu de l'absence d'une licence spécifique pour les VLC ou d'un document attestant de manière formelle l'exercice de l'activité d'exploitant de VLC, cet article permet aux demandeurs qui peuvent prouver qu'ils ont exercé le transport de personnes en VLC durant les deux années précédant l'entrée en vigueur de la présente loi, sur une période de référence de cinq ans, d'obtenir une licence. La justification de cet exercice s'effectue sur la base des relevés journaliers ou tout autre document probant. Le choix du délai de deux ans vise à éviter qu'une vague de nouveaux acteurs n'entre sur le marché juste avant l'entrée en vigueur de la présente loi, dans le but de bénéficier de l'octroi de licences, au détriment des exploitants ayant déjà une activité établie sur le marché local. Cela permet de protéger les professionnels en place tout en régulant l'accès à la profession de manière équitable.

Le paragraphe 5 stipule que les demandes seront traitées selon l'ordre de dépôt, basée sur l'horodatage générée par le système électronique lors de la soumission. L'attribution des licences se fera jusqu'à concurrence du nombre maximal de licences disponibles, conformément aux prescriptions de l'article 7 de la présente loi.

Ad Art.26. Dispositions modificatives

Cet article modifie plusieurs dispositions légales afin d'être conforme au niveau de la législation.

Au paragraphe 1^{er} du présent article, l'article 4 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics est modifié pour adapter la référence légale à la présente loi.

Le 2^e paragraphe modifie le code de la consommation afin d'être conforme au présent texte de la loi.

Ad Art. 27. Dispositions abrogatoires

La loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et modification du code de la consommation est abrogée par la présente loi.

Ad Art. 28. Dispositions finales

L'entrée en vigueur de cette loi est fixée au premier jour du sixième mois suivant sa publication. Ce délai de la mise en œuvre progressive vise à offrir aux acteurs concernés le temps nécessaire pour s'adapter à la législation nouvelle. Il permettra également l'organisation de séances d'information destinées aux professionnels du secteur, la formation adéquate des forces de l'ordre, ainsi qu'une campagne de sensibilisation à l'intention des usagers. Cette approche garantit une transition fluide et harmonieuse vers le nouveau cadre réglementaire, minimisant les perturbations pour toutes les parties prenantes.



Fiche financière

Cet projet de loi aura un impact financier sur le budget de l'État.

La mise en œuvre de cette législation étendra l'application des règles actuellement en vigueur aux voitures de location avec chauffeur (VLC) alors que seuls les taxis étaient régis par la loi de 2016. Avec ce projet de loi le nombre de licences d'exploitation sur le marché augmentera de manière significative. Au 1^{er} novembre 2024, 529 licences de taxis et 1184 autorisations de VLC sont actives, ce nombre passera lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi à 700 licences pour les taxis et 1.200 pour les VLC pour arriver à un total de 1.900 licences. Le numerus clausus tel qu'il existe aujourd'hui sera maintenu jusqu'en 2030 avec une croissance continue du nombre de licences. A partir de 2030, le nombre de licences ni pour les taxis ni pour les VLC sera soumis à un numerus clausus pour une ouverture totale du marché du transport occasionnel rémunéré de personnes.

En raison de l'élargissement du champ d'application du projet de loi, le nombre de conducteurs concernés pourrait considérablement augmenter, passant de 1.800 à environ 3.500 conducteurs potentiels. Cette hausse aura un impact administratif immédiat dès l'entrée en vigueur de la présente loi dans la mesure où chaque conducteur de VLC devra, dès le départ, être en possession d'une carte de conducteur. C'est pour cela qu'une phase transitoire de deux ans est prévue afin de permettre que durant cette période un certificat provisoire pourra permettre aux conducteurs d'exercer leur profession et d'offrir les services en VLC en attendant l'obtention de leur carte de conducteur définitive.

Il est important de noter qu'un changement conséquent est désormais que toutes les démarches devront dorénavant être obligatoirement effectuées par voie électronique sécurisée via la plateforme étatique instaurée par le CTIE, voire MyGuichet. Cela représente une simplification administrative tant pour l'administration que pour les conducteurs, exploitants ou encore les clients et usagers leur permettant de réagir plus rapidement aux demandes. Cette mesure devient d'autant plus nécessaire compte tenu de l'augmentation prévue des licences et des cartes de conducteurs.

Ainsi, les impacts sur le budget de l'État se déclinent comme suit :

- L'augmentation quasi triple du nombre de licences et de cartes de conducteur nécessitera un renforcement des effectifs d'au moins deux personnes au sein du ministère ayant les transports dans ses compétences pour garantir une bonne gestion efficace des licences, des cartes de conducteurs, des recouvrements ainsi que des réclamations des clients et usagers.
- Les systèmes informatiques de gestion des services de taxis (TR.TAX) au sein du ministère ayant les transports dans ses compétences devront être adaptés pour tenir compte des évolutions législatives, ainsi que des démarches effectuées à travers la plateforme MyGuichet et de la communication avec les systèmes back-office. Un budget devra être prévu pour ces développements informatiques.



- En raison des importantes modifications introduites par ce projet de loi, il est essentiel de communiquer de manière claire et efficace auprès de la clientèle nationale et internationale afin d'assurer le succès de cette réforme. À cet effet, il est indispensable de prévoir un budget adéquat, à la fois suffisant et bien ciblé, pour garantir une communication optimale. Par ailleurs, il est crucial d'organiser des formations initiales et continues destinées aux forces de l'ordre, responsables des contrôles sur le terrain, afin de les préparer aux nouveaux enjeux et exigences.
- Enfin, ce projet de loi aura un effet positif sur les recettes de l'État. En effet, l'augmentation du nombre de licences entraînera une hausse considérable des recettes annuelles. De plus, une taxe annuelle pour la carte de conducteur, d'un montant maximum de 50 € sera désormais perçue.

Compte tenu de ce qui précède, l'impact financier lié aux principales taxes — à savoir celles relatives à la licence d'exploitation de taxi ou de VLC, à la carte de conducteur, ainsi qu'au remplacement de la voiture immatriculée sous licence (en raison du renouvellement annuel estimé à 12,5 % du parc automobile, conformément à la limite d'âge d'une voiture fixée à 8 ans) — est évalué à des recettes annuelles d'environ 1,367 M€.

Cette estimation ne tient pas compte des taxes d'instruction associées aux démarches administratives spécifiques envisagées dans le cadre du présent projet de loi, dont l'ampleur reste à ce stade difficile à évaluer, alors qu'une ouverture du marché est envisagée.

		Qté	Taxe unitaire	Total
Taxe annuelle licence		1710	€ 750,00	€ 1 282 500,00
Taxe annuelle carte de conducteur		3000	€ 25,00	€ 75 000,00
Transcription de véhicules	Renouvellement de 12,5% du parc automobile	214	€ 45,00	€ 9 618,75
Total				€ 1 367 118,75



Annexe

Formulaire relatif à l'obligation d'évaluer le caractère proportionné des exigences restreignant l'accès aux professions réglementées ou leur exercice avant l'adoption de nouvelles réglementations professionnelles ou la modification de réglementations professionnelles existantes

Type de disposition

- 1. Indiquer le nom de la profession réglementée et du secteur d'activités (sur la base du code NACE de la profession)**

Loueur de taxis et de voitures de location avec chauffeur

- 2. Choisir le statut de la réglementation introduite :**

- Réglementation nouvelle
 Modification d'une réglementation existante :

La réglementation existante relative aux taxis est modifiée alors que celle relative aux voitures de location avec chauffeur est nouvelle.

- 3. Préciser la nature de la disposition introduite ou modifiée**

- Titre professionnel
 Réserve d'activités (*La réglementation réserve l'exercice de certaines activités aux professionnels qualifiés*)
 Exigence de qualification
 Formation professionnelle continue
 Connaissance linguistique
 Restriction concernant la forme de la société
 Incompatibilité, exigence d'assurance professionnelle
 Restrictions tarifaires
 Restrictions en matière de publicité
 Inscription obligatoire à une organisation
 Restriction quantitative
 Autre

Si autre, préciser :



4. Décrire la modification apportée par la nouvelle mesure :

La mesure est nouvelle pour la VLC. Il n'existe jusqu'à présent aucun numerus clausus pour les VLC. Alors que les taxis avaient toujours un numerus clausus.

Désormais, les taxis et les VLC sont soumis à un numerus clausus qui sera progressivement augmenté à partir de l'entrée en vigueur du projet de loi en cause, puis aboli à partir du 1er janvier 2030.

5. Titre professionnel et/ou réserve d'activités (si applicable)

- Indiquer si ce titre professionnel s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice :

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

Superviseur

Salarié

Indépendant

Activités dans le secteur public

Activités dans le secteur public

Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)

- Indiquer si cette réserve d'activités s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice:

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

Superviseur

Salarié

Indépendant

Activités dans le secteur public

Activités dans le secteur public

Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)



- Indiquer si cette réserve d'activités peut être partagée avec d'autres professions réglementées:

- Non
 Oui, décrire ce partage d'activité ainsi que la/les profession(s) réglementée(s) concernée(s)

6. Exigence de qualification (*si applicable*)

- Indiquer la méthode d'obtention de la qualification en choisissant dans la liste suivante :

- Enseignement secondaire
 Enseignement secondaire technique
 Enseignement post-secondaire (enseignement supérieur)
 Enseignement professionnel de niveau post-secondaire (de niveau supérieur)
 Formation professionnelle
 Autre, préciser : _____

Décrire la méthode d'obtention de la qualification : _____

Indiquer la durée (années/mois) : _____

Indiquer s'il s'agit d'une formation obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la méthode d'obtention de la qualification prévoit un stage obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la réussite d'un examen d'Etat est obligatoire : Oui Non

Indiquer s'il existe d'autres modalités d'obtention de la qualification :



Examen de proportionnalité

7. Préciser si la mesure est directement ou indirectement discriminatoire sur base de la nationalité ou de la résidence.

Les discriminations fondées sur la nationalité et les restrictions aux libertés de circulation des professionnels et des services sont interdites, à moins d'être justifiées par des motifs légitimes. Ce principe général de non-discrimination posé par l'article 9 TFUE, qui est repris dans le cadre de la liberté d'établissement à l'article 49 TFUE et de la libre prestation de services à l'article 56 TFUE, impose de traiter de la même manière les ressortissants de nationalité d'un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les ressortissants de nationalité luxembourgeoise ou les prestataires de services qui résident dans un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les prestataires résidant au Luxembourg.

La discrimination (directe ou indirecte) est constatée lorsque deux groupes comparables dans des domaines pertinents sont traités différemment ou lorsque des groupes non comparables sont traités de la même manière.

Le numerus clausus est indépendant de toute question de nationalité ou de résidence.

Il a de toute façon vocation à disparaître au 1er janvier 2030.

8. Indiquer la/les objectif(s) d'intérêt général qui justifie(nt) la nouvelle réglementation introduite ? (liste non-exhaustive)

- Ordre public
- Sécurité publique
- Santé publique
- Risque d'atteinte grave à l'équilibre financier du système de sécurité sociale
- Protection des consommateurs et des destinataires de services
- Protection des travailleurs, y compris la protection sociale des travailleurs
- Sauvegarde de la bonne administration de la justice
- Loyauté des transactions commerciales
- Lutte contre la fraude et prévention de la fraude et de l'évasion fiscale
- Sécurité routière
- Protection de l'environnement et de l'environnement urbain, y compris l'aménagement du territoire
- Protection de la santé animale
- Protection de la propriété intellectuelle
- Préservation du patrimoine historique et artistique national
- Maintien des objectifs de politique sociale
- Protection de la politique culturelle
- Autre : Click or tap here to enter text.



9. Caractère approprié de la mesure

- Expliquer à qui s'adresse cette mesure de protection nouvelle (consommateurs, patients, professionnel, parties tierces,...).

L'augmentation du nombre de licences d'exploitations et son abolition future s'adressent tant aux exploitants de taxis, qu'aux exploitants de VLC.

- Quels risques les mesures visent-elles à minimiser et quels bénéfices en sont attendus en fonction des objectifs d'intérêt général sélectionnés ? Comment la mesure permet-elle d'atteindre ces objectifs d'intérêt général ?

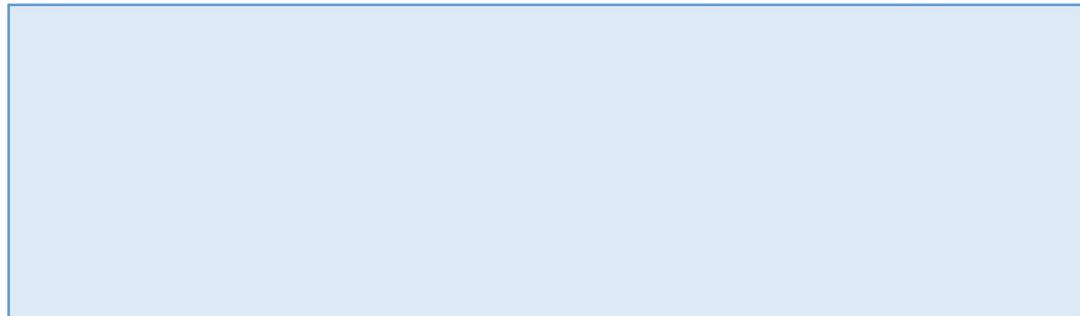
Un numerus clausus pendant une certaine période de transition pour les licences de taxis et de VLC est essentiel pour garantir un équilibre entre l'offre et la demande, ainsi qu'une régulation efficace du secteur à court et moyen terme. Ce mécanisme permet de préserver la qualité des services offerts aux clients et usagers.

Une libéralisation complète du secteur est prévue à partir du 1er janvier 2030 et ce, conformément à l'accord de coalition 2023-2028.

- Les objectifs d'intérêt général sont-ils poursuivis d'une manière cohérente et systématique ? L'approche retenue pour réglementer cette profession est-elle comparable pour d'autres professions soumises à des risques similaires ?

Oui, les objectifs d'intérêt général sont effectivement poursuivis de manière cohérente et systématique, car le nouveau régime est applicable tant aux VLC, qu'aux taxis.

- Expliquer comment a été pris en compte tout progrès technique ou scientifique qui pourrait réduire l'asymétrie d'information entre le consommateur et le professionnel, et, par conséquent, la nécessité d'exiger certaines exigences en matière de qualifications :



- Dans la mesure du possible, évaluer l'impact économique de la mesure (par exemple le degré de concurrence sur le marché et la qualité de service, ainsi que son impact sur la libre-circulation des personnes et des services) :

A partir du 1er janvier 2030, une libéralisation complète du secteur aura lieu.

10. Nécessité de la mesure :

- Expliquer en quoi les dispositions existantes de portée générale ou sectorielle (par exemple : la réglementation relative à la sécurité et aux produits ou relative à la protection des consommateur) sont insuffisantes pour protéger les objectifs d'intérêt général poursuivis par la réglementation nouvelle.

Une période transitoire est nécessaire avant la libéralisation totale du secteur. C'est pourquoi il est prévu d'augmenter progressivement le nombre des licences avant l'abolition totale du numerus clausus.

- Le recours à des mesures moins restrictives pour atteindre les objectifs d'intérêt général a-t-il été envisagé ? Lesquelles et pourquoi sont-elles considérées comme insuffisantes ?



Une période transitoire avant l'abolition totale du numerus clausus est apparue nécessaire pour garantir un équilibre et une régulation du secteur à court et à moyen terme.

11. Effet combiné

Il s'agit d'évaluer les effets combinés de la nouvelle mesure introduite avec la réglementation existante qui encadre l'accès et/ou l'exercice de la profession. Il convient donc de s'assurer que l'objectif recherché par la nouvelle mesure ne pourrait pas déjà être atteint avec la réglementation existante.

- La profession réglementée concernée fait-elle déjà l'objet d'exigences particulières (par exemple : activités réservées, titre professionnel protégé, formation professionnelle continue obligatoire, dispositions en matière d'organisation de la profession, d'éthique professionnelle et de supervision, d'affiliation obligatoire à une organisation professionnelle ou à un organisme professionnel et systèmes d'inscription ou d'autorisation, restrictions quantitatives, exigences particulières en matière de forme juridique ou exigences liées à la détention du capital ou à la gestion d'une entreprise, restrictions territoriales, exigences limitant l'exercice d'une profession réglementée conjointement ou en partenariat, et règles d'incompatibilité, exigences concernant la couverture d'assurance ou d'autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle, exigences en matière de connaissances linguistiques, exigences en matière de tarifs fixes minimaux et/ou maximaux, exigences en matière de publicité) ?

- Si oui, évaluer les effets de la mesure nouvelle lorsqu'elle est combinée avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice d'une profession et expliquer en quoi la combinaison de la mesure nouvelle avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice de la profession concernée est nécessaire.



- 12. Préciser si des éléments qualitatifs et/ou quantitatifs justifient la réglementation introduite**
(exemple : étude socio-économique, statistiques)

- 13. Personne de contact pour cette profession réglementée :** Jean-Paul Maas



Annexe

Formulaire relatif à l'obligation d'évaluer le caractère proportionné des exigences restreignant l'accès aux professions réglementées ou leur exercice avant l'adoption de nouvelles réglementations professionnelles ou la modification de réglementations professionnelles existantes

Type de disposition

- 1. Indiquer le nom de la profession réglementée et du secteur d'activités (sur la base du code NACE de la profession)**

Loueur de taxis et de voitures de location avec chauffeur

- 2. Choisir le statut de la réglementation introduite :**

- Réglementation nouvelle
 Modification d'une réglementation existante :

La réglementation relative aux voitures de location avec chauffeur est nouvelle.

- 3. Préciser la nature de la disposition introduite ou modifiée**

- Titre professionnel
 Réserve d'activités (*La réglementation réserve l'exercice de certaines activités aux professionnels qualifiés*)
 Exigence de qualification
 Formation professionnelle continue
 Connaissance linguistique
 Restriction concernant la forme de la société
 Incompatibilité, exigence d'assurance professionnelle
 Restrictions tarifaires
 Restrictions en matière de publicité
 Inscription obligatoire à une organisation
 Restriction quantitative
 Autre

Si autre, préciser :



4. Décrire la modification apportée par la nouvelle mesure :

La mesure est nouvelle pour la VLC. Il faut être titulaire d'une licence d'exploitation, à l'instar de ce qui existe déjà pour les taxis.

5. Titre professionnel et/ou réserve d'activités (si applicable)

- Indiquer si ce titre professionnel s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice :

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

- Superviseur
- Salarié
- Indépendant
- Activités dans le secteur public
- Activités dans le secteur public
- Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)

- Indiquer si cette réserve d'activités s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice:

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

- Superviseur
- Salarié
- Indépendant
- Activités dans le secteur public
- Activités dans le secteur public
- Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)



- Indiquer si cette réserve d'activités peut être partagée avec d'autres professions réglementées:

- Non
- Oui, décrire ce partage d'activité ainsi que la/les profession(s) réglementée(s) concernée(s)

6. Exigence de qualification (*si applicable*)

- Indiquer la méthode d'obtention de la qualification en choisissant dans la liste suivante :

- Enseignement secondaire
- Enseignement secondaire technique
- Enseignement post-secondaire (enseignement supérieur)
- Enseignement professionnel de niveau post-secondaire (de niveau supérieur)
- Formation professionnelle
- Autre, préciser : _____

Décrire la méthode d'obtention de la qualification : _____

Indiquer la durée (années/mois) : _____

Indiquer s'il s'agit d'une formation obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la méthode d'obtention de la qualification prévoit un stage obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la réussite d'un examen d'Etat est obligatoire : Oui Non

Indiquer s'il existe d'autres modalités d'obtention de la qualification :



Examen de proportionnalité

7. Préciser si la mesure est directement ou indirectement discriminatoire sur base de la nationalité ou de la résidence.

Les discriminations fondées sur la nationalité et les restrictions aux libertés de circulation des professionnels et des services sont interdites, à moins d'être justifiées par des motifs légitimes. Ce principe général de non-discrimination posé par l'article 9 TFUE, qui est repris dans le cadre de la liberté d'établissement à l'article 49 TFUE et de la libre prestation de services à l'article 56 TFUE, impose de traiter de la même manière les ressortissants de nationalité d'un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les ressortissants de nationalité luxembourgeoise ou les prestataires de services qui résident dans un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les prestataires résidant au Luxembourg.

La discrimination (directe ou indirecte) est constatée lorsque deux groupes comparables dans des domaines pertinents sont traités différemment ou lorsque des groupes non comparables sont traités de la même manière.

Non, car la licence d'exploitation est requise aussi bien pour les taxis, que pour les VLC.

8. Indiquer la/les objectif(s) d'intérêt général qui justifie(nt) la nouvelle réglementation introduite ? (liste non-exhaustive)

- Ordre public
- Sécurité publique
- Santé publique
- Risque d'atteinte grave à l'équilibre financier du système de sécurité sociale
- Protection des consommateurs et des destinataires de services
- Protection des travailleurs, y compris la protection sociale des travailleurs
- Sauvegarde de la bonne administration de la justice
- Loyauté des transactions commerciales
- Lutte contre la fraude et prévention de la fraude et de l'évasion fiscale
- Sécurité routière
- Protection de l'environnement et de l'environnement urbain, y compris l'aménagement du territoire
- Protection de la santé animale
- Protection de la propriété intellectuelle
- Préservation du patrimoine historique et artistique national
- Maintien des objectifs de politique sociale
- Protection de la politique culturelle
- Autre : Click or tap here to enter text.



9. Caractère approprié de la mesure

- Expliquer à qui s'adresse cette mesure de protection nouvelle (consommateurs, patients, professionnel, parties tierces,...).

La condition d'obtention d'une licence d'exploitation de VLC s'adresse aux exploitants de VLC.

- Quels risques les mesures visent-elles à minimiser et quels bénéfices en sont attendus en fonction des objectifs d'intérêt général sélectionnés ? Comment la mesure permet-elle d'atteindre ces objectifs d'intérêt général ?

A l'instar des exploitants de taxis, les exploitants de VLC doivent également se voir délivrer une licence d'exploitation.

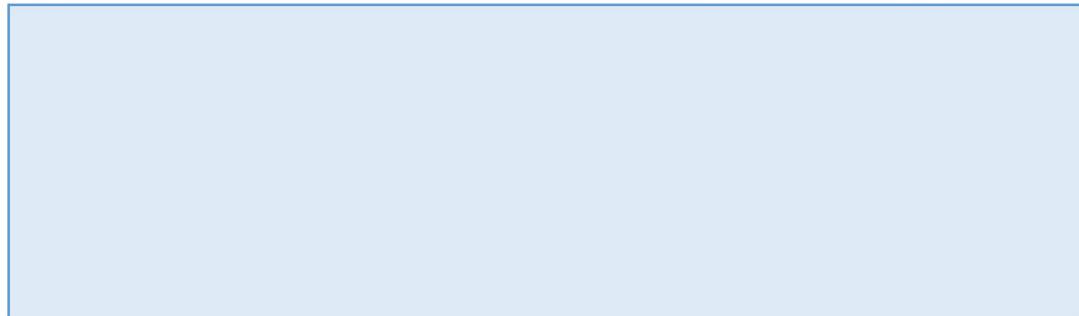
Le recours à la licence d'exploitation permet à l'autorité compétente d'exercer un certain contrôle sur la profession et indirectement de protéger les clients et les usagers.

Cette mesure vise également à réduire le risque d'emploi des faux indépendants et le respect des conventions collectives en vigueur.

- Les objectifs d'intérêt général sont-ils poursuivis d'une manière cohérente et systématique ? L'approche retenue pour réglementer cette profession est-elle comparable pour d'autres professions soumises à des risques similaires ?

Oui, les objectifs d'intérêt général sont effectivement poursuivis de manière cohérente et systématique, car le nouveau régime applicable aux VLC s'aligne sur le régime existant des taxis.

- Expliquer comment a été pris en compte tout progrès technique ou scientifique qui pourrait réduire l'asymétrie d'information entre le consommateur et le professionnel, et, par conséquent, la nécessité d'exiger certaines exigences en matière de qualifications :



- Dans la mesure du possible, évaluer l'impact économique de la mesure (par exemple le degré de concurrence sur le marché et la qualité de service, ainsi que son impact sur la libre-circulation des personnes et des services) :

Le fait d'imposer l'obtention d'une licence d'exploitation pour les VLC permet de réguler la concurrence avec les services de taxis et indirectement d'augmenter la qualité du service.

10. Nécessité de la mesure :

- Expliquer en quoi les dispositions existantes de portée générale ou sectorielle (par exemple : la réglementation relative à la sécurité et aux produits ou relative à la protection des consommateur) sont insuffisantes pour protéger les objectifs d'intérêt général poursuivis par la réglementation nouvelle.

Il n'existait aucun régime jurique applicable aux VLC. Afin de remédier à ce vide juridique, il s'avère nécessaire d'introduire cette mesure.

- Le recours à des mesures moins restrictives pour atteindre les objectifs d'intérêt général a-t-il été envisagé ? Lesquelles et pourquoi sont-elles considérées comme insuffisantes ?



Afin de traiter les exploitants de taxi et les exploitants de VLC sur un pied d'égalité, il est apparu nécessaire d'introduire cette mesure également pour les VLC.

11. Effet combiné

Il s'agit d'évaluer les effets combinés de la nouvelle mesure introduite avec la réglementation existante qui encadre l'accès et/ou l'exercice de la profession. Il convient donc de s'assurer que l'objectif recherché par la nouvelle mesure ne pourrait pas déjà être atteint avec la réglementation existante.

- La profession réglementée concernée fait-elle déjà l'objet d'exigences particulières (par exemple : activités réservées, titre professionnel protégé, formation professionnelle continue obligatoire, dispositions en matière d'organisation de la profession, d'éthique professionnelle et de supervision, d'affiliation obligatoire à une organisation professionnelle ou à un organisme professionnel et systèmes d'inscription ou d'autorisation, restrictions quantitatives, exigences particulières en matière de forme juridique ou exigences liées à la détention du capital ou à la gestion d'une entreprise, restrictions territoriales, exigences limitant l'exercice d'une profession réglementée conjointement ou en partenariat, et règles d'incompatibilité, exigences concernant la couverture d'assurance ou d'autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle, exigences en matière de connaissances linguistiques, exigences en matière de tarifs fixes minimaux et/ou maximaux, exigences en matière de publicité) ?

Il n'existait aucune réglementation pour les services de VLC. L'objectif recherché par l'introduction de la licence d'exploitation ne pouvait donc pas déjà être atteint.

En introduisant cette nouvelle exigence, cela permet de créer un régime juridique harmonisé pour les taxis et pour les VLC.

- Si oui, évaluer les effets de la mesure nouvelle lorsqu'elle est combinée avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice d'une profession et expliquer en quoi la combinaison de la mesure nouvelle avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice de la profession concernée est nécessaire.



- 12. Préciser si des éléments qualitatifs et/ou quantitatifs justifient la réglementation introduite**
(exemple : étude socio-économique, statistiques)

Référence aux pratiques utilisées dans les pays avoisinants.

- 13. Personne de contact pour cette profession réglementée :** Jean-Paul Maas



Annexe

Formulaire relatif à l'obligation d'évaluer le caractère proportionné des exigences restreignant l'accès aux professions réglementées ou leur exercice avant l'adoption de nouvelles réglementations professionnelles ou la modification de réglementations professionnelles existantes

Type de disposition

- 1. Indiquer le nom de la profession réglementée et du secteur d'activités (sur la base du code NACE de la profession)**

Loueur de taxis et de voitures de location avec chauffeur

- 2. Choisir le statut de la réglementation introduite :**

- Réglementation nouvelle
 Modification d'une réglementation existante :

La réglementation relative aux voitures de location avec chauffeur est nouvelle.

- 3. Préciser la nature de la disposition introduite ou modifiée**

- Titre professionnel
 Réserve d'activités (*La réglementation réserve l'exercice de certaines activités aux professionnels qualifiés*)
 Exigence de qualification
 Formation professionnelle continue
 Connaissance linguistique
 Restriction concernant la forme de la société
 Incompatibilité, exigence d'assurance professionnelle
 Restrictions tarifaires
 Restrictions en matière de publicité
 Inscription obligatoire à une organisation
 Restriction quantitative
 Autre

Si autre, préciser :

- Vérification des casiers judiciaires
- Exigence d'être titulaire depuis deux ans au moins d'un permis de conduire valable de la catégorie B.



4. Décrire la modification apportée par la nouvelle mesure :

Les mesures sont nouvelles pour les VLC.

- Il faut être titulaire d'une autorisation d'établissement.

En vue de l'obtention de la carte de conducteur, il faut:

- fournir un extrait récent du casier judiciaire n°2 ou de son équivalent étranger et

- être titulaire depuis deux ans au moins d'un permis de conduire valable de la catégorie B.

5. Titre professionnel et/ou réserve d'activités (si applicable)

- Indiquer si ce titre professionnel s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice :

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

Superviseur

Salarié

Indépendant

Activités dans le secteur public

Activités dans le secteur public

Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)

- Indiquer si cette réserve d'activités s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice:

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

Superviseur

Salarié

Indépendant

Activités dans le secteur public

Activités dans le secteur public

Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)



- Indiquer si cette réserve d'activités peut être partagée avec d'autres professions réglementées:

- Non
 Oui, décrire ce partage d'activité ainsi que la/les profession(s) réglementée(s) concernée(s)

6. Exigence de qualification (*si applicable*)

- Indiquer la méthode d'obtention de la qualification en choisissant dans la liste suivante :

- Enseignement secondaire
 Enseignement secondaire technique
 Enseignement post-secondaire (enseignement supérieur)
 Enseignement professionnel de niveau post-secondaire (de niveau supérieur)
 Formation professionnelle
 Autre, préciser : _____

Décrire la méthode d'obtention de la qualification : _____

Indiquer la durée (années/mois) : _____

Indiquer s'il s'agit d'une formation obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la méthode d'obtention de la qualification prévoit un stage obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la réussite d'un examen d'Etat est obligatoire : Oui Non

Indiquer s'il existe d'autres modalités d'obtention de la qualification :



Examen de proportionnalité

7. Préciser si la mesure est directement ou indirectement discriminatoire sur base de la nationalité ou de la résidence.

Les discriminations fondées sur la nationalité et les restrictions aux libertés de circulation des professionnels et des services sont interdites, à moins d'être justifiées par des motifs légitimes. Ce principe général de non-discrimination posé par l'article 9 TFUE, qui est repris dans le cadre de la liberté d'établissement à l'article 49 TFUE et de la libre prestation de services à l'article 56 TFUE, impose de traiter de la même manière les ressortissants de nationalité d'un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les ressortissants de nationalité luxembourgeoise ou les prestataires de services qui résident dans un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les prestataires résidant au Luxembourg.

La discrimination (directe ou indirecte) est constatée lorsque deux groupes comparables dans des domaines pertinents sont traités différemment ou lorsque des groupes non comparables sont traités de la même manière.

L'exigence concernant l'autorisation d'établissement est fondée sur la loi établissement du 2 septembre 2011.

L'exigence du casier judiciaire récent constitue un élément objectif et raisonnable permettant d'évaluer l'honorabilité du conducteur.

La condition d'être titulaire depuis deux ans au moins d'un permis de conduire valable est calée sur la durée du stage obligatoire pour les conducteurs débutants et se justifie par des considérations de sécurité publique.

8. Indiquer la/les objectif(s) d'intérêt général qui justifie(nt) la nouvelle réglementation introduite ? (liste non-exhaustive)

- Ordre public
- Sécurité publique
- Santé publique
- Risque d'atteinte grave à l'équilibre financier du système de sécurité sociale
- Protection des consommateurs et des destinataires de services
- Protection des travailleurs, y compris la protection sociale des travailleurs
- Sauvegarde de la bonne administration de la justice
- Loyauté des transactions commerciales
- Lutte contre la fraude et prévention de la fraude et de l'évasion fiscale
- Sécurité routière
- Protection de l'environnement et de l'environnement urbain, y compris l'aménagement du territoire
- Protection de la santé animale
- Protection de la propriété intellectuelle
- Préservation du patrimoine historique et artistique national
- Maintien des objectifs de politique sociale
- Protection de la politique culturelle
- Autre : Click or tap here to enter text.



9. Caractère approprié de la mesure

- Expliquer à qui s'adresse cette mesure de protection nouvelle (consommateurs, patients, professionnel, parties tierces,...).

Les nouvelles mesures relatives au casier judiciaire récent et au permis de conduire s'adressent uniquement aux conducteurs de VLC.

La mesure relative à l'autorisation d'établissement ne s'applique qu'aux exploitants de VLC.

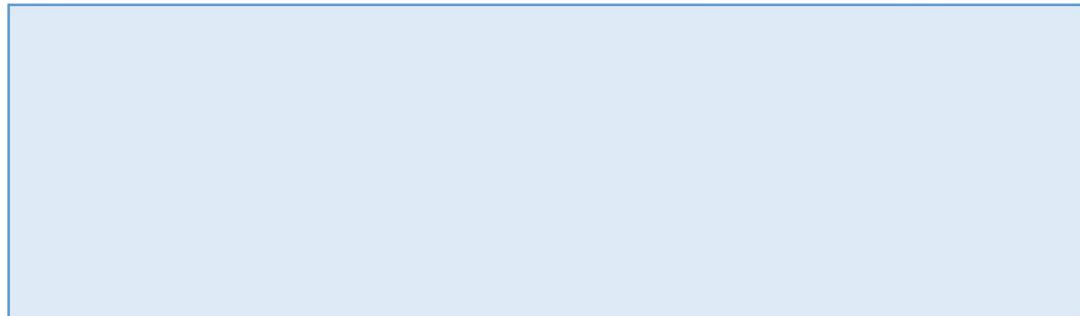
- Quels risques les mesures visent-elles à minimiser et quels bénéfices en sont attendus en fonction des objectifs d'intérêt général sélectionnés ? Comment la mesure permet-elle d'atteindre ces objectifs d'intérêt général ?

Les mesures visent à protéger les personnes embarquées dans les VLC. Il est attendu que les conducteurs de VLC, à l'instar d'un conducteur de taxi, remplissent les critères d'honorabilité et d'expérience minimum en matière de conduite automobile.

- Les objectifs d'intérêt général sont-ils poursuivis d'une manière cohérente et systématique ? L'approche retenue pour réglementer cette profession est-elle comparable pour d'autres professions soumises à des risques similaires ?

Oui, les objectifs d'intérêt général sont effectivement poursuivis de manière cohérente et systématique, car le nouveau régime applicable aux VLC s'aligne sur le régime existant des taxis.

- Expliquer comment a été pris en compte tout progrès technique ou scientifique qui pourrait réduire l'asymétrie d'information entre le consommateur et le professionnel, et, par conséquent, la nécessité d'exiger certaines exigences en matière de qualifications :



- Dans la mesure du possible, évaluer l'impact économique de la mesure (par exemple le degré de concurrence sur le marché et la qualité de service, ainsi que son impact sur la libre-circulation des personnes et des services) :

Le fait d'imposer l'obtention d'une autorisation d'établissement, de fournir un casier judiciaire récent et d'être titulaire depuis au moins deux ans d'un permis de conduire valable, garantissent une qualité de service minimum et ont pour but de protéger l'utilisateur final.

10. Nécessité de la mesure :

- Expliquer en quoi les dispositions existantes de portée générale ou sectorielle (par exemple : la réglementation relative à la sécurité et aux produits ou relative à la protection des consommateurs) sont insuffisantes pour protéger les objectifs d'intérêt général poursuivis par la réglementation nouvelle.

Il n'existait aucun régime jurique applicable aux VLC. Afin de rémédier à ce vide juridique, il s'avère nécessaire d'introduire cette mesure.

- Le recours à des mesures moins restrictives pour atteindre les objectifs d'intérêt général a-t-il été envisagé ? Lesquelles et pourquoi sont-elles considérées comme insuffisantes ?



Afin de traiter les conducteurs de taxi et de VLC sur un pied d'égalité, il est apparu nécessaire d'introduire ces mesures également pour les VLC.

Les éléments requis constituent des exigences minimales afin de garantir la protection des usagers et des clients et plus généralement la sécurité routière.

11. Effet combiné

Il s'agit d'évaluer les effets combinés de la nouvelle mesure introduite avec la réglementation existante qui encadre l'accès et/ou l'exercice de la profession. Il convient donc de s'assurer que l'objectif recherché par la nouvelle mesure ne pourrait pas déjà être atteint avec la réglementation existante.

- La profession réglementée concernée fait-elle déjà l'objet d'exigences particulières (par exemple : activités réservées, titre professionnel protégé, formation professionnelle continue obligatoire, dispositions en matière d'organisation de la profession, d'éthique professionnelle et de supervision, d'affiliation obligatoire à une organisation professionnelle ou à un organisme professionnel et systèmes d'inscription ou d'autorisation, restrictions quantitatives, exigences particulières en matière de forme juridique ou exigences liées à la détention du capital ou à la gestion d'une entreprise, restrictions territoriales, exigences limitant l'exercice d'une profession réglementée conjointement ou en partenariat, et règles d'incompatibilité, exigences concernant la couverture d'assurance ou d'autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle, exigences en matière de connaissances linguistiques, exigences en matière de tarifs fixes minimaux et/ou maximaux, exigences en matière de publicité) ?

Il n'existait aucune réglementation pour les services de VLC. L'objectif recherché par l'introduction des nouvelles mesures ne pouvait donc pas déjà être atteint.

En introduisant ces nouvelles exigences, cela permet de créer un régime juridique harmonisé pour les taxis et pour les VLC.

- Si oui, évaluer les effets de la mesure nouvelle lorsqu'elle est combinée avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice d'une profession et expliquer en quoi la combinaison de la mesure nouvelle avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice de la profession concernée est nécessaire.



- 12. Préciser si des éléments qualitatifs et/ou quantitatifs justifient la réglementation introduite**
(exemple : étude socio-économique, statistiques)

- 13. Personne de contact pour cette profession réglementée :** Jean-Paul Maas



Annexe

Formulaire relatif à l'obligation d'évaluer le caractère proportionné des exigences restreignant l'accès aux professions réglementées ou leur exercice avant l'adoption de nouvelles réglementations professionnelles ou la modification de réglementations professionnelles existantes

Type de disposition

- 1. Indiquer le nom de la profession réglementée et du secteur d'activités (sur la base du code NACE de la profession)**

Loueur de taxis et de voitures de location avec chauffeur

- 2. Choisir le statut de la réglementation introduite :**

- Réglementation nouvelle
 Modification d'une réglementation existante :

La réglementation relative aux voitures de location avec chauffeur est nouvelle.

- 3. Préciser la nature de la disposition introduite ou modifiée**

- Titre professionnel
 Réserve d'activités (*La réglementation réserve l'exercice de certaines activités aux professionnels qualifiés*)
 Exigence de qualification
 Formation professionnelle continue
 Connaissance linguistique
 Restriction concernant la forme de la société
 Incompatibilité, exigence d'assurance professionnelle
 Restrictions tarifaires
 Restrictions en matière de publicité
 Inscription obligatoire à une organisation
 Restriction quantitative
 Autre

Si autre, préciser :



4. Décrire la modification apportée par la nouvelle mesure :

La mesure est nouvelle pour la VLC. Il faut avoir une attestation de police d'assurance certifiant que la responsabilité civile à laquelle la VLC peut donner lieu est couverte.

5. Titre professionnel et/ou réserve d'activités (si applicable)

- Indiquer si ce titre professionnel s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice :

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

Superviseur

Salarié

Indépendant

Activités dans le secteur public

Activités dans le secteur public

Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)

- Indiquer si cette réserve d'activités s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice:

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

Superviseur

Salarié

Indépendant

Activités dans le secteur public

Activités dans le secteur public

Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)



- Indiquer si cette réserve d'activités peut être partagée avec d'autres professions réglementées:

- Non
- Oui, décrire ce partage d'activité ainsi que la/les profession(s) réglementée(s) concernée(s)

6. Exigence de qualification (*si applicable*)

- Indiquer la méthode d'obtention de la qualification en choisissant dans la liste suivante :

- Enseignement secondaire
- Enseignement secondaire technique
- Enseignement post-secondaire (enseignement supérieur)
- Enseignement professionnel de niveau post-secondaire (de niveau supérieur)
- Formation professionnelle
- Autre, préciser : _____

Décrire la méthode d'obtention de la qualification : _____

Indiquer la durée (années/mois) : _____

Indiquer s'il s'agit d'une formation obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la méthode d'obtention de la qualification prévoit un stage obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la réussite d'un examen d'Etat est obligatoire : Oui Non

Indiquer s'il existe d'autres modalités d'obtention de la qualification :



Examen de proportionnalité

7. Préciser si la mesure est directement ou indirectement discriminatoire sur base de la nationalité ou de la résidence.

Les discriminations fondées sur la nationalité et les restrictions aux libertés de circulation des professionnels et des services sont interdites, à moins d'être justifiées par des motifs légitimes. Ce principe général de non-discrimination posé par l'article 9 TFUE, qui est repris dans le cadre de la liberté d'établissement à l'article 49 TFUE et de la libre prestation de services à l'article 56 TFUE, impose de traiter de la même manière les ressortissants de nationalité d'un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les ressortissants de nationalité luxembourgeoise ou les prestataires de services qui résident dans un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les prestataires résidant au Luxembourg.

La discrimination (directe ou indirecte) est constatée lorsque deux groupes comparables dans des domaines pertinents sont traités différemment ou lorsque des groupes non comparables sont traités de la même manière.

Non, car l'exigence de la police d'assurance portant sur la responsabilité civile s'applique de la même manière à tous les ressortissants de nationalité d'un autre Etat membre de l'EEE et les ressortissants de la nationalité luxembourgeoise.

8. Indiquer la/les objectif(s) d'intérêt général qui justifie(nt) la nouvelle réglementation introduite ? (liste non-exhaustive)

- Ordre public
- Sécurité publique
- Santé publique
- Risque d'atteinte grave à l'équilibre financier du système de sécurité sociale
- Protection des consommateurs et des destinataires de services
- Protection des travailleurs, y compris la protection sociale des travailleurs
- Sauvegarde de la bonne administration de la justice
- Loyauté des transactions commerciales
- Lutte contre la fraude et prévention de la fraude et de l'évasion fiscale
- Sécurité routière
- Protection de l'environnement et de l'environnement urbain, y compris l'aménagement du territoire
- Protection de la santé animale
- Protection de la propriété intellectuelle
- Préservation du patrimoine historique et artistique national
- Maintien des objectifs de politique sociale
- Protection de la politique culturelle
- Autre : Click or tap here to enter text.



9. Caractère approprié de la mesure

- Expliquer à qui s'adresse cette mesure de protection nouvelle (consommateurs, patients, professionnel, parties tierces,...).

Cette mesure s'adresse aux chauffeurs de VLC.

- Quels risques les mesures visent-elles à minimiser et quels bénéfices en sont attendus en fonction des objectifs d'intérêt général sélectionnés ? Comment la mesure permet-elle d'atteindre ces objectifs d'intérêt général ?

Les VLC doivent en tout état de cause souscrire une assurance spécifique couvrant leur responsabilité civile professionnelle. Cette obligation est encadrée par la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, qui impose à tous les conducteurs de véhicules immatriculés au Luxembourg, y compris les taxis, de souscrire une assurance couvrant leur responsabilité civile. Cette loi a été modifiée pour se conformer aux directives européennes, notamment la directive (UE) 2021/2118, qui vise à harmoniser les règles d'assurance automobile dans l'UE.

- Les objectifs d'intérêt général sont-ils poursuivis d'une manière cohérente et systématique ? L'approche retenue pour réglementer cette profession est-elle comparable pour d'autres professions soumises à des risques similaires ?

Oui, les objectifs d'intérêt général sont effectivement poursuivis de manière cohérente et systématique, car le nouveau régime applicable aux VLC s'aligne sur le régime existant des taxis.

- Expliquer comment a été pris en compte tout progrès technique ou scientifique qui pourrait réduire l'asymétrie d'information entre le consommateur et le professionnel, et, par conséquent, la nécessité d'exiger certaines exigences en matière de qualifications :



L'assurance responsabilité civile est obligatoire en vertu de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

- Dans la mesure du possible, évaluer l'impact économique de la mesure (par exemple le degré de concurrence sur le marché et la qualité de service, ainsi que son impact sur la libre-circulation des personnes et des services) :

Le fait d'imposer une assurance responsabilité civile est indispensable pour des raisons de sécurité routière et de protection des travailleurs, ainsi que des clients et usagers.

10. Nécessité de la mesure :

- Expliquer en quoi les dispositions existantes de portée générale ou sectorielle (par exemple : la réglementation relative à la sécurité et aux produits ou relative à la protection des consommateur) sont insuffisantes pour protéger les objectifs d'intérêt général poursuivis par la réglementation nouvelle.

Les dispositions existantes de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée sont suffisantes pour protéger les objectifs d'intérêt général poursuivis. La nouvelle réglementation ne fait que rappeler cette mesure obligatoire.

- Le recours à des mesures moins restrictives pour atteindre les objectifs d'intérêt général a-t-il été envisagé ? Lesquelles et pourquoi sont-elles considérées comme insuffisantes ?



Afin de traiter les conducteurs de taxi et les conducteurs de VLC sur un pied d'égalité, il est apparu nécessaire d'introduire cette mesure également pour les VLC.

11. Effet combiné

Il s'agit d'évaluer les effets combinés de la nouvelle mesure introduite avec la réglementation existante qui encadre l'accès et/ou l'exercice de la profession. Il convient donc de s'assurer que l'objectif recherché par la nouvelle mesure ne pourrait pas déjà être atteint avec la réglementation existante.

- La profession réglementée concernée fait-elle déjà l'objet d'exigences particulières (par exemple : activités réservées, titre professionnel protégé, formation professionnelle continue obligatoire, dispositions en matière d'organisation de la profession, d'éthique professionnelle et de supervision, d'affiliation obligatoire à une organisation professionnelle ou à un organisme professionnel et systèmes d'inscription ou d'autorisation, restrictions quantitatives, exigences particulières en matière de forme juridique ou exigences liées à la détention du capital ou à la gestion d'une entreprise, restrictions territoriales, exigences limitant l'exercice d'une profession réglementée conjointement ou en partenariat, et règles d'incompatibilité, exigences concernant la couverture d'assurance ou d'autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle, exigences en matière de connaissances linguistiques, exigences en matière de tarifs fixes minimaux et/ou maximaux, exigences en matière de publicité) ?

Il n'existait aucune réglementation pour les services de VLC. L'objectif recherché par la mesure en cause pouvait déjà être atteint par la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée. Cependant, il est apparu nécessaire de rappeler cette exigence dans le cadre du nouveau régime sur les VLC introduit par l'APL en cause.

- Si oui, évaluer les effets de la mesure nouvelle lorsqu'elle est combinée avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice d'une profession et expliquer en quoi la combinaison de la mesure nouvelle avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice de la profession concernée est nécessaire.



- 12. Préciser si des éléments qualitatifs et/ou quantitatifs justifient la réglementation introduite**
(exemple : étude socio-économique, statistiques)

La loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs justifie la nouvelle mesure.

- 13. Personne de contact pour cette profession réglementée :** Jean-Paul Maas



Annexe

Formulaire relatif à l'obligation d'évaluer le caractère proportionné des exigences restreignant l'accès aux professions réglementées ou leur exercice avant l'adoption de nouvelles réglementations professionnelles ou la modification de réglementations professionnelles existantes

Type de disposition

- 1. Indiquer le nom de la profession réglementée et du secteur d'activités** (sur la base du code NACE de la profession)

Loueur de taxis et de voitures de location avec chauffeur

- 2. Choisir le statut de la réglementation introduite :**

- Réglementation nouvelle
 Modification d'une réglementation existante :

La réglementation existante relative au loueur de taxis est modifiée alors que celle relative aux voitures de location avec chauffeur est nouvelle.

- 3. Préciser la nature de la disposition introduite ou modifiée**

- Titre professionnel
 Réserve d'activités (*La réglementation réserve l'exercice de certaines activités aux professionnels qualifiés*)
 Exigence de qualification
 Formation professionnelle continue
 Connaissance linguistique
 Restriction concernant la forme de la société
 Incompatibilité, exigence d'assurance professionnelle
 Restrictions tarifaires
 Restrictions en matière de publicité
 Inscription obligatoire à une organisation
 Restriction quantitative
 Autre

Si autre, préciser :

- Formation (art. 12 APL)
- Condition d'honorabilité (art. 11 (3) APL)



4. Décrire la modification apportée par la nouvelle mesure :

- Approfondissement de la formation actuelle de 4h à 4 x 4h avec des modules de formation plus adaptés à la pratique du terrain.
- La formation est structurée en 4 modules couvrants les bases juridiques et réglementaires du métier, les compétences relationnelles et linguistiques, les notions élémentaires de premiers secours et les aspects pratiques de l'exercice quotidien de la profession.
- Chaque module est suivi d'un test de connaissance à visée pédagogique.
- Ces tests ont pour but d'évaluer la compréhension des matières enseignées sans pour autant constituer une épreuve éliminatoire.
- Prise en considération des critères d'honorabilité évalués sur base des antécédents judiciaires, tels qu'ils figurent dans le casier judiciaire du conducteur. Seuls les conducteurs possédant un comportement irréprochable sur le plan judiciaire peuvent obtenir ou conserver leur carte de conducteur. Cela vise à protéger la sécurité des clients et usagers et à maintenir la confiance dans le secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur.

5. Titre professionnel et/ou réserve d'activités (si applicable)

- Indiquer si ce titre professionnel s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice :

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

- Superviseur
- Salarié
- Indépendant
- Activités dans le secteur public
- Activités dans le secteur public
- Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)

- Indiquer si cette réserve d'activités s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice:

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

- Superviseur
- Salarié
- Indépendant
- Activités dans le secteur public
- Activités dans le secteur public
- Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)



- Indiquer si cette réserve d'activités peut être partagée avec d'autres professions réglementées:

- Non
 Oui, décrire ce partage d'activité ainsi que la/les profession(s) réglementée(s) concernée(s)

6. Exigence de qualification (*si applicable*)

- Indiquer la méthode d'obtention de la qualification en choisissant dans la liste suivante :

- Enseignement secondaire
 Enseignement secondaire technique
 Enseignement post-secondaire (enseignement supérieur)
 Enseignement professionnel de niveau post-secondaire (de niveau supérieur)
 Formation professionnelle
 Autre, préciser : Aucune qualification professionnelle préalable n'est requise. Seule une formation de 16 heures est obligatoire.

Décrire la méthode d'obtention de la qualification : Participation à 80% de chaque module de la formation obligatoire

Indiquer la durée (années/mois) : 16h

Indiquer s'il s'agit d'une formation obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : Oui

Indiquer si la méthode d'obtention de la qualification prévoit un stage obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : Non

Indiquer si la réussite d'un examen d'Etat est obligatoire : Oui Non

Indiquer s'il existe d'autres modalités d'obtention de la qualification :

Non



Examen de proportionnalité

7. Préciser si la mesure est directement ou indirectement discriminatoire sur base de la nationalité ou de la résidence.

Les discriminations fondées sur la nationalité et les restrictions aux libertés de circulation des professionnels et des services sont interdites, à moins d'être justifiées par des motifs légitimes. Ce principe général de non-discrimination posé par l'article 9 TFUE, qui est repris dans le cadre de la liberté d'établissement à l'article 49 TFUE et de la libre prestation de services à l'article 56 TFUE, impose de traiter de la même manière les ressortissants de nationalité d'un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les ressortissants de nationalité luxembourgeoise ou les prestataires de services qui résident dans un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les prestataires résidant au Luxembourg.

La discrimination (directe ou indirecte) est constatée lorsque deux groupes comparables dans des domaines pertinents sont traités différemment ou lorsque des groupes non comparables sont traités de la même manière.

Non, alors que les concernés, à savoir les conducteurs de taxis et des voitures de location avec chauffeur, ne sont pas traités différemment tant au niveau de la formation obligatoire, tant au niveau de la condition d'honorabilité.

8. Indiquer la/les objectif(s) d'intérêt général qui justifie(nt) la nouvelle réglementation introduite ? (liste non-exhaustive)

- Ordre public
- Sécurité publique
- Santé publique
- Risque d'atteinte grave à l'équilibre financier du système de sécurité sociale
- Protection des consommateurs et des destinataires de services
- Protection des travailleurs, y compris la protection sociale des travailleurs
- Sauvegarde de la bonne administration de la justice
- Loyauté des transactions commerciales
- Lutte contre la fraude et prévention de la fraude et de l'évasion fiscale
- Sécurité routière
- Protection de l'environnement et de l'environnement urbain, y compris l'aménagement du territoire
- Protection de la santé animale
- Protection de la propriété intellectuelle
- Préservation du patrimoine historique et artistique national
- Maintien des objectifs de politique sociale
- Protection de la politique culturelle
- Autre : Click or tap here to enter text.



9. Caractère approprié de la mesure

- Expliquer à qui s'adresse cette mesure de protection nouvelle (consommateurs, patients, professionnel, parties tierces,...).

Ces mesures de protection nouvelles (conditions de formation et d'honorabilité) s'adressent aux consommateurs, ainsi qu'aux professionnels.

- Quels risques les mesures visent-elles à minimiser et quels bénéfices en sont attendus en fonction des objectifs d'intérêt général sélectionnés ? Comment la mesure permet-elle d'atteindre ces objectifs d'intérêt général ?

- Amélioration de la qualité dans le secteur grâce à la formation et à la condition d'honorabilité.
- Le transport est qualitativement meilleur et beaucoup plus sécurisé pour le client.
- Les conducteurs de taxis et des voitures de location avec chauffeur sont mieux informés de leurs droits et de leurs obligations, notamment de leurs conventions collectives.
- Les chauffeurs sont plus rapidement opérationnels dans la pratique.
- La condition d'honorabilité et la formation visent à garantir un niveau élevé de professionnalisme, de sécurité et de qualité de service dans le secteur du transport occasionnel rémunéré de personnes. La formation est conçue pour fournir aux futurs conducteurs les connaissances et les compétences essentielles, tant sur le plan réglementaire, que sur le plan pratique.

- Les objectifs d'intérêt général sont-ils poursuivis d'une manière cohérente et systématique ? L'approche retenue pour réglementer cette profession est-elle comparable pour d'autres professions soumises à des risques similaires ?

Oui, les objectifs d'intérêt général sont effectivement poursuivis de manière cohérente et systématique, notamment en ce qui concerne la formation et la condition d'honorabilité dans le secteur du transport. Le législateur s'est inspiré des pratiques employées dans les pays limitrophes (France, Belgique, Allemagne) à travers la mise en place des deux mesures.

Non, l'approche adoptée pour réglementer cette profession n'est pas directement comparable à celle d'autres métiers exposés à des risques similaires. Si la formation et la condition d'honorabilité sont prévues dans le secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur, d'autres professions réglementées sont soumises à des systèmes de formation et de certification tout à fait différents, établis selon des cadres légaux spécifiques.

- Expliquer comment a été pris en compte tout progrès technique ou scientifique qui pourrait réduire l'asymétrie d'information entre le consommateur et le professionnel, et, par conséquent, la nécessité d'exiger certaines exigences en matière de qualifications :



Le législateur s'est inspiré des pratiques employées dans les pays limitrophes afin de fixer le détail de la formation obligatoire et de la condition d'honorabilité tant pour les conducteurs de taxis, que pour les conducteurs des voitures de location avec chauffeur.

- Dans la mesure du possible, évaluer l'impact économique de la mesure (par exemple le degré de concurrence sur le marché et la qualité de service, ainsi que son impact sur la libre-circulation des personnes et des services) :

La qualité dans le secteur des transports n'est pas mesurable en termes financiers.

Toutefois, en améliorant la qualité du service, on peut attirer davantage de clients dans l'avenir vers les taxis ou les voitures de location avec chauffeur. Une augmentation de l'usage de ces services, stimulée par une concurrence accrue, peut conduire à une baisse des prix.

10. Nécessité de la mesure :

- Expliquer en quoi les dispositions existantes de portée générale ou sectorielle (par exemple : la réglementation relative à la sécurité et aux produits ou relative à la protection des consommateurs) sont insuffisantes pour protéger les objectifs d'intérêt général poursuivis par la réglementation nouvelle.

L'amélioration de la formation constitue une revendication affirmée de la Fédération des taxis, qui souhaite que les professionnels soient mieux formés afin de devenir opérationnels sur le marché plus rapidement. Des observations récentes attestent, en effet, que la qualité du service sur le terrain est devenue insuffisante, ce qui appelle une formation plus structurée.

La condition d'honorabilité remplit également cet objectif tenant à l'amélioration de la qualité du service. L'appréciation de l'honorabilité se fait non seulement sur base des condamnations au Grand-Duché de Luxembourg, mais également à l'étranger. Les délais pris en compte pour évaluer l'honorabilité ont également été adaptés en fonction des types de condamnations, renforçant ainsi le cadre de contrôle des conducteurs.

- Le recours à des mesures moins restrictives pour atteindre les objectifs d'intérêt général a-t-il été envisagé ? Lesquelles et pourquoi sont-elles considérées comme insuffisantes ?



La formation obligatoire est devenue plus structurée et garantit un niveau élevé de professionnalisme, de sécurité et de qualité de service dans le secteur du transport. En outre, elle fournit aux futurs conducteurs les connaissances et compétences essentielles. La formation prévue est mieux adaptée au besoin du secteur, mais n'est pas à considérer comme plus restrictive par rapport à celle prévue dans les pays limitrophes. A titre d'exemple, en France, les conducteurs doivent suivre en moyenne entre 100h et 200h de formation ainsi qu'un examen théorique et pratique à titre éliminatoire.

Afin de renforcer les contrôles des conducteurs, l'appréciation du critère d'honorabilité se fait sur base des condamnations nationales et internationales.

11. Effet combiné

Il s'agit d'évaluer les effets combinés de la nouvelle mesure introduite avec la réglementation existante qui encadre l'accès et/ou l'exercice de la profession. Il convient donc de s'assurer que l'objectif recherché par la nouvelle mesure ne pourrait pas déjà être atteint avec la réglementation existante.

- La profession réglementée concernée fait-elle déjà l'objet d'exigences particulières (par exemple : activités réservées, titre professionnel protégé, formation professionnelle continue obligatoire, dispositions en matière d'organisation de la profession, d'éthique professionnelle et de supervision, d'affiliation obligatoire à une organisation professionnelle ou à un organisme professionnel et systèmes d'inscription ou d'autorisation, restrictions quantitatives, exigences particulières en matière de forme juridique ou exigences liées à la détention du capital ou à la gestion d'une entreprise, restrictions territoriales, exigences limitant l'exercice d'une profession réglementée conjointement ou en partenariat, et règles d'incompatibilité, exigences concernant la couverture d'assurance ou d'autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle, exigences en matière de connaissances linguistiques, exigences en matière de tarifs fixes minimaux et/ou maximaux, exigences en matière de publicité) ?

À la suite de la demande formulée par la Fédération des taxis, il est apparu nécessaire d'améliorer la formation des conducteurs afin de les rendre plus rapidement opérationnels sur le terrain. Cette initiative vise à répondre aux préoccupations concernant la qualité du service, jugée insuffisante par certains usagers.

- Si oui, évaluer les effets de la mesure nouvelle lorsqu'elle est combinée avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice d'une profession et expliquer en quoi la combinaison de la mesure nouvelle avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice de la profession concernée est nécessaire.



La loi actuelle prévoit une formation beaucoup plus succincte en termes de contenu et de durée (seulement 4 heures), que la mesure envisagée. La mesure nouvelle (formation structurée de 16heures et divisée en quatre modules) permettra d'améliorer la qualité des services de taxis et de voitures de location avec chauffeur.

L'appréciation de la condition d'honorabilité sur base des condamnations non seulement nationales, mais également à l'étranger est nouvelle par rapport à la législation actuelle dans un but de renforcer le cadre des contrôles des conducteurs.

- 12. Préciser si des éléments qualitatifs et/ou quantitatifs justifient la réglementation introduite**
(exemple : étude socio-économique, statistiques)

Référence aux pratiques utilisées dans les pays avoisinants.

- 13. Personne de contact pour cette profession réglementée :** Jean-Paul Maas



Annexe

Formulaire relatif à l'obligation d'évaluer le caractère proportionné des exigences restreignant l'accès aux professions réglementées ou leur exercice avant l'adoption de nouvelles réglementations professionnelles ou la modification de réglementations professionnelles existantes

Type de disposition

- 1. Indiquer le nom de la profession réglementée et du secteur d'activités (sur la base du code NACE de la profession)**

Loueur de taxis et de voitures de location avec chauffeur

- 2. Choisir le statut de la réglementation introduite :**

- Réglementation nouvelle
 Modification d'une réglementation existante :

La réglementation relative aux voitures de location avec chauffeur est nouvelle.

- 3. Préciser la nature de la disposition introduite ou modifiée**

- Titre professionnel
 Réserve d'activités (*La réglementation réserve l'exercice de certaines activités aux professionnels qualifiés*)
 Exigence de qualification
 Formation professionnelle continue
 Connaissance linguistique
 Restriction concernant la forme de la société
 Incompatibilité, exigence d'assurance professionnelle
 Restrictions tarifaires
 Restrictions en matière de publicité
 Inscription obligatoire à une organisation
 Restriction quantitative
 Autre

Si autre, préciser :



4. Décrire la modification apportée par la nouvelle mesure :

La mesure est nouvelle pour la VLC. Il faut avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives.

5. Titre professionnel et/ou réserve d'activités (si applicable)

- Indiquer si ce titre professionnel s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice :

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

Superviseur

Salarié

Indépendant

Activités dans le secteur public

Activités dans le secteur public

Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)

- Indiquer si cette réserve d'activités s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice:

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

Superviseur

Salarié

Indépendant

Activités dans le secteur public

Activités dans le secteur public

Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)



- Indiquer si cette réserve d'activités peut être partagée avec d'autres professions réglementées:

- Non
- Oui, décrire ce partage d'activité ainsi que la/les profession(s) réglementée(s) concernée(s)

6. Exigence de qualification (*si applicable*)

- Indiquer la méthode d'obtention de la qualification en choisissant dans la liste suivante :

- Enseignement secondaire
- Enseignement secondaire technique
- Enseignement post-secondaire (enseignement supérieur)
- Enseignement professionnel de niveau post-secondaire (de niveau supérieur)
- Formation professionnelle
- Autre, préciser : _____

Décrire la méthode d'obtention de la qualification : _____

Indiquer la durée (années/mois) : _____

Indiquer s'il s'agit d'une formation obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la méthode d'obtention de la qualification prévoit un stage obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la réussite d'un examen d'Etat est obligatoire : Oui Non

Indiquer s'il existe d'autres modalités d'obtention de la qualification :



Examen de proportionnalité

7. Préciser si la mesure est directement ou indirectement discriminatoire sur base de la nationalité ou de la résidence.

Les discriminations fondées sur la nationalité et les restrictions aux libertés de circulation des professionnels et des services sont interdites, à moins d'être justifiées par des motifs légitimes. Ce principe général de non-discrimination posé par l'article 9 TFUE, qui est repris dans le cadre de la liberté d'établissement à l'article 49 TFUE et de la libre prestation de services à l'article 56 TFUE, impose de traiter de la même manière les ressortissants de nationalité d'un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les ressortissants de nationalité luxembourgeoise ou les prestataires de services qui résident dans un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les prestataires résidant au Luxembourg.

La discrimination (directe ou indirecte) est constatée lorsque deux groupes comparables dans des domaines pertinents sont traités différemment ou lorsque des groupes non comparables sont traités de la même manière.

Non, car l'exigence de la connaissance adéquate dans au moins une des trois langues administratives s'applique de la même manière à tous les ressortissants de nationalité d'un autre Etat membre de l'EEE et les ressortissants de la nationalité luxembourgeoise.

8. Indiquer la/les objectif(s) d'intérêt général qui justifie(nt) la nouvelle réglementation introduite ? (liste non-exhaustive)

- Ordre public
- Sécurité publique
- Santé publique
- Risque d'atteinte grave à l'équilibre financier du système de sécurité sociale
- Protection des consommateurs et des destinataires de services
- Protection des travailleurs, y compris la protection sociale des travailleurs
- Sauvegarde de la bonne administration de la justice
- Loyauté des transactions commerciales
- Lutte contre la fraude et prévention de la fraude et de l'évasion fiscale
- Sécurité routière
- Protection de l'environnement et de l'environnement urbain, y compris l'aménagement du territoire
- Protection de la santé animale
- Protection de la propriété intellectuelle
- Préservation du patrimoine historique et artistique national
- Maintien des objectifs de politique sociale
- Protection de la politique culturelle
- Autre : Click or tap here to enter text.



9. Caractère approprié de la mesure

- Expliquer à qui s'adresse cette mesure de protection nouvelle (consommateurs, patients, professionnel, parties tierces,...).

Cette mesure s'adresse aux chauffeurs de VLC, ainsi qu'aux clients et usagers de la VLC.

- Quels risques les mesures visent-elles à minimiser et quels bénéfices en sont attendus en fonction des objectifs d'intérêt général sélectionnés ? Comment la mesure permet-elle d'atteindre ces objectifs d'intérêt général ?

Un vocabulaire de base propre au secteur est nécessaire pour que le conducteur de VLC puisse communiquer avec ses clients et usagers ou toute autre personne tierce afin d'éviter tout malentendu et d'avoir une meilleure communication.

- Les objectifs d'intérêt général sont-ils poursuivis d'une manière cohérente et systématique ? L'approche retenue pour réglementer cette profession est-elle comparable pour d'autres professions soumises à des risques similaires ?

Oui, les objectifs d'intérêt général sont effectivement poursuivis de manière cohérente et systématique, car le nouveau régime applicable aux VLC s'aligne sur le régime existant des taxis.

- Expliquer comment a été pris en compte tout progrès technique ou scientifique qui pourrait réduire l'asymétrie d'information entre le consommateur et le professionnel, et, par conséquent, la nécessité d'exiger certaines exigences en matière de qualifications :



Il s'agit d'un vocabulaire de base, minimum pour pouvoir communiquer.

- Dans la mesure du possible, évaluer l'impact économique de la mesure (par exemple le degré de concurrence sur le marché et la qualité de service, ainsi que son impact sur la libre-circulation des personnes et des services) :

Le fait d'imposer des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives permet d'améliorer la qualité du service de VLC.

10. Nécessité de la mesure :

- Expliquer en quoi les dispositions existantes de portée générale ou sectorielle (par exemple : la réglementation relative à la sécurité et aux produits ou relative à la protection des consommateurs) sont insuffisantes pour protéger les objectifs d'intérêt général poursuivis par la réglementation nouvelle.

Il n'existait aucun régime jurique applicable aux VLC. Afin de remédier à ce vide juridique, il s'avère nécessaire d'introduire cette mesure.

- Le recours à des mesures moins restrictives pour atteindre les objectifs d'intérêt général a-t-il été envisagé ? Lesquelles et pourquoi sont-elles considérées comme insuffisantes ?



Afin de traiter les conducteurs de taxi et les conducteurs de VLC sur un pied d'égalité, il est apparu nécessaire d'introduire cette mesure également pour les VLC.

11. Effet combiné

Il s'agit d'évaluer les effets combinés de la nouvelle mesure introduite avec la réglementation existante qui encadre l'accès et/ou l'exercice de la profession. Il convient donc de s'assurer que l'objectif recherché par la nouvelle mesure ne pourrait pas déjà être atteint avec la réglementation existante.

- La profession réglementée concernée fait-elle déjà l'objet d'exigences particulières (par exemple : activités réservées, titre professionnel protégé, formation professionnelle continue obligatoire, dispositions en matière d'organisation de la profession, d'éthique professionnelle et de supervision, d'affiliation obligatoire à une organisation professionnelle ou à un organisme professionnel et systèmes d'inscription ou d'autorisation, restrictions quantitatives, exigences particulières en matière de forme juridique ou exigences liées à la détention du capital ou à la gestion d'une entreprise, restrictions territoriales, exigences limitant l'exercice d'une profession réglementée conjointement ou en partenariat, et règles d'incompatibilité, exigences concernant la couverture d'assurance ou d'autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle, exigences en matière de connaissances linguistiques, exigences en matière de tarifs fixes minimaux et/ou maximaux, exigences en matière de publicité) ?

Il n'existait aucune réglementation pour les services de VLC. L'objectif recherché par la mesure en cause ne pouvait donc pas déjà être atteint.

En introduisant cette nouvelle exigence, cela permet de créer un régime juridique harmonisé pour les taxis et pour les VLC.

- Si oui, évaluer les effets de la mesure nouvelle lorsqu'elle est combinée avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice d'une profession et expliquer en quoi la combinaison de la mesure nouvelle avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice de la profession concernée est nécessaire.



- 12. Préciser si des éléments qualitatifs et/ou quantitatifs justifient la réglementation introduite**
(exemple : étude socio-économique, statistiques)

La loi modifiée du 24 février 1984 sur le régime des langes justifie la nouvelle mesure.

- 13. Personne de contact pour cette profession réglementée :** Jean-Paul Maas



Annexe

Formulaire relatif à l'obligation d'évaluer le caractère proportionné des exigences restreignant l'accès aux professions réglementées ou leur exercice avant l'adoption de nouvelles réglementations professionnelles ou la modification de réglementations professionnelles existantes

Type de disposition

1. **Indiquer le nom de la profession réglementée et du secteur d'activités** (sur la base du code NACE de la profession)

Loueur de taxis et de voitures de location avec chauffeur

2. **Choisir le statut de la réglementation introduite :**

Réglementation nouvelle

Modification d'une réglementation existante :

Il est apporté des précisions à la réglementation existante relative aux taxis. La réglementation relève aux voitures de location avec chauffeur est nouvelle.

3. **Préciser la nature de la disposition introduite ou modifiée**

Titre professionnel

Réserve d'activités (*La réglementation réserve l'exercice de certaines activités aux professionnels qualifiés*)

Exigence de qualification

Formation professionnelle continue

Connaissance linguistique

Restriction concernant la forme de la société

Incompatibilité, exigence d'assurance professionnelle

Restrictions tarifaires

Restrictions en matière de publicité

Inscription obligatoire à une organisation

Restriction quantitative

Autre

Si autre, préciser :



4. Décrire la modification apportée par la nouvelle mesure :

La mesure est nouvelle pour la réservation tant pour les taxis, que pour les VLC.

En cas de réservation, le prix est obligatoirement fixé à l'avance et non modifiable. Il s'agit d'un prix forfaitaire.

5. Titre professionnel et/ou réserve d'activités (si applicable)

- Indiquer si ce titre professionnel s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice :

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

Superviseur

Salarié

Indépendant

Activités dans le secteur public

Activités dans le secteur public

Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)

- Indiquer si cette réserve d'activités s'applique uniquement pour certaines modalités d'exercice:

Non

Oui, choisir à quelle modalité d'exercice le port du titre s'impose :

Superviseur

Salarié

Indépendant

Activités dans le secteur public

Activités dans le secteur public

Autre modalité d'exercice (préciser laquelle)



- Indiquer si cette réserve d'activités peut être partagée avec d'autres professions réglementées:

- Non
 Oui, décrire ce partage d'activité ainsi que la/les profession(s) réglementée(s) concernée(s)

6. Exigence de qualification (*si applicable*)

- Indiquer la méthode d'obtention de la qualification en choisissant dans la liste suivante :

- Enseignement secondaire
 Enseignement secondaire technique
 Enseignement post-secondaire (enseignement supérieur)
 Enseignement professionnel de niveau post-secondaire (de niveau supérieur)
 Formation professionnelle
 Autre, préciser : _____

Décrire la méthode d'obtention de la qualification : _____

Indiquer la durée (années/mois) : _____

Indiquer s'il s'agit d'une formation obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la méthode d'obtention de la qualification prévoit un stage obligatoire (si oui, indiquer la durée en mois) : _____

Indiquer si la réussite d'un examen d'Etat est obligatoire : Oui Non

Indiquer s'il existe d'autres modalités d'obtention de la qualification :



Examen de proportionnalité

7. Préciser si la mesure est directement ou indirectement discriminatoire sur base de la nationalité ou de la résidence.

Les discriminations fondées sur la nationalité et les restrictions aux libertés de circulation des professionnels et des services sont interdites, à moins d'être justifiées par des motifs légitimes. Ce principe général de non-discrimination posé par l'article 9 TFUE, qui est repris dans le cadre de la liberté d'établissement à l'article 49 TFUE et de la libre prestation de services à l'article 56 TFUE, impose de traiter de la même manière les ressortissants de nationalité d'un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les ressortissants de nationalité luxembourgeoise ou les prestataires de services qui résident dans un autre Etat membre de l'UE ou de l'EEE et les prestataires résidant au Luxembourg.

La discrimination (directe ou indirecte) est constatée lorsque deux groupes comparables dans des domaines pertinents sont traités différemment ou lorsque des groupes non comparables sont traités de la même manière.

Non, le régime est unifié tant pour les taxis, que pour les VLC.
Par ailleurs, l'exigence d'un prix forfaitaire en cas de réservation n'est fondée ni sur la nationalité, ni sur la résidence.

8. Indiquer la/les objectif(s) d'intérêt général qui justifie(nt) la nouvelle réglementation introduite ? (liste non-exhaustive)

- Ordre public
- Sécurité publique
- Santé publique
- Risque d'atteinte grave à l'équilibre financier du système de sécurité sociale
- Protection des consommateurs et des destinataires de services
- Protection des travailleurs, y compris la protection sociale des travailleurs
- Sauvegarde de la bonne administration de la justice
- Loyauté des transactions commerciales
- Lutte contre la fraude et prévention de la fraude et de l'évasion fiscale
- Sécurité routière
- Protection de l'environnement et de l'environnement urbain, y compris l'aménagement du territoire
- Protection de la santé animale
- Protection de la propriété intellectuelle
- Préservation du patrimoine historique et artistique national
- Maintien des objectifs de politique sociale
- Protection de la politique culturelle
- Autre : Click or tap here to enter text.



9. Caractère approprié de la mesure

- Expliquer à qui s'adresse cette mesure de protection nouvelle (consommateurs, patients, professionnel, parties tierces,...).

La fixation d'un prix forfaitaire s'adresse aux conducteurs de taxis et de VLC, ainsi qu'aux usagers et aux clients.

- Quels risques les mesures visent-elles à minimiser et quels bénéfices en sont attendus en fonction des objectifs d'intérêt général sélectionnés ? Comment la mesure permet-elle d'atteindre ces objectifs d'intérêt général ?

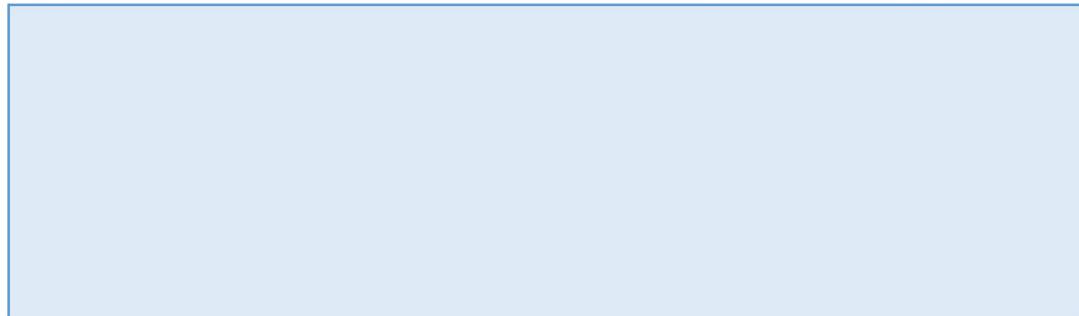
L'exigence d'un prix forfaitaire fixé à l'avance permet d'apporter à l'usager et au client une sécurité sur le montant demandé et évite toute mauvaise surprise.

C'est donc essentiellement dans un objectif de protection du consommateur que cette nouvelle mesure est prise.

- Les objectifs d'intérêt général sont-ils poursuivis d'une manière cohérente et systématique ? L'approche retenue pour réglementer cette profession est-elle comparable pour d'autres professions soumises à des risques similaires ?

Oui, les objectifs d'intérêt général sont effectivement poursuivis de manière cohérente et systématique, car le nouveau régime est applicable tant aux VLC, qu'aux taxis.

- Expliquer comment a été pris en compte tout progrès technique ou scientifique qui pourrait réduire l'asymétrie d'information entre le consommateur et le professionnel, et, par conséquent, la nécessité d'exiger certaines exigences en matière de qualifications :



- Dans la mesure du possible, évaluer l'impact économique de la mesure (par exemple le degré de concurrence sur le marché et la qualité de service, ainsi que son impact sur la libre-circulation des personnes et des services) :

Le fait d'imposer un prix forfaitaire pour les courses réservées à l'avance, permet d'établir une égalité de concurrence entre les taxis et les VLC.

10. Nécessité de la mesure :

- Expliquer en quoi les dispositions existantes de portée générale ou sectorielle (par exemple : la réglementation relative à la sécurité et aux produits ou relative à la protection des consommateurs) sont insuffisantes pour protéger les objectifs d'intérêt général poursuivis par la réglementation nouvelle.

Comme il existait un vide juridique pour les courses réservées à l'avance, il est apparu nécessaire de le combler compte tenu des besoins du secteur.

- Le recours à des mesures moins restrictives pour atteindre les objectifs d'intérêt général a-t-il été envisagé ? Lesquelles et pourquoi sont-elles considérées comme insuffisantes ?



Afin de traiter les conducteurs de VLC et de taxis sur un pied d'égalité, il est apparu nécessaire d'introduire cette mesure, valable pour les deux catégories de conducteurs.

11. Effet combiné

Il s'agit d'évaluer les effets combinés de la nouvelle mesure introduite avec la réglementation existante qui encadre l'accès et/ou l'exercice de la profession. Il convient donc de s'assurer que l'objectif recherché par la nouvelle mesure ne pourrait pas déjà être atteint avec la réglementation existante.

- La profession réglementée concernée fait-elle déjà l'objet d'exigences particulières (par exemple : activités réservées, titre professionnel protégé, formation professionnelle continue obligatoire, dispositions en matière d'organisation de la profession, d'éthique professionnelle et de supervision, d'affiliation obligatoire à une organisation professionnelle ou à un organisme professionnel et systèmes d'inscription ou d'autorisation, restrictions quantitatives, exigences particulières en matière de forme juridique ou exigences liées à la détention du capital ou à la gestion d'une entreprise, restrictions territoriales, exigences limitant l'exercice d'une profession réglementée conjointement ou en partenariat, et règles d'incompatibilité, exigences concernant la couverture d'assurance ou d'autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle, exigences en matière de connaissances linguistiques, exigences en matière de tarifs fixes minimaux et/ou maximaux, exigences en matière de publicité) ?

L'introduction de l'exigence d'un prix forfaitaire pour les courses réservées à l'avance se justifie par une volonté de protéger les consommateurs.

- Si oui, évaluer les effets de la mesure nouvelle lorsqu'elle est combinée avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice d'une profession et expliquer en quoi la combinaison de la mesure nouvelle avec des dispositions existantes encadrant l'accès et/ou l'exercice de la profession concernée est nécessaire.



- 12. Préciser si des éléments qualitatifs et/ou quantitatifs justifient la réglementation introduite**
(exemple : étude socio-économique, statistiques)

- 13. Personne de contact pour cette profession réglementée :** Jean-Paul Maas



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Projet de loi ou amendement :	Projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation** –, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet a pour objet d'harmoniser les régimes des taxis et des voitures de location avec chauffeur (VLC) en introduisant une simplification administrative et une meilleure transparence du marché pour le client.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

n/a

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation Oui Non
Documentation



n/a

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir. Points d'orientation Oui Non
Documentation

n/a

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire. Points d'orientation Oui Non
Documentation

n/a

6. Assurer une mobilité durable. Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet inclut la préservation de certaines normes environnementales afin de minimiser l'impact écologique du transport rémunéré, qu'il s'agisse de taxis ou de VLC. Le projet contribue par l'imposition de ces normes à la réduction d'émissions CO2 par les voitures concernées.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles. Points d'orientation Oui Non
Documentation

n/a

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable. Points d'orientation Oui Non
Documentation

n/a

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable. Points d'orientation Oui Non
Documentation

n/a

10. Garantir des finances durables. Points d'orientation Oui Non
Documentation



n/a

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? Oui Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

 La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur	
Ministre initiateur :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics	
Auteur(s) :	Jean-Paul Maas, Sonja Conzemius, Christine Schweich	
Téléphone :	247-84956	Courriel : jean-paul.maas@mmtpl.etat.lu
Objectif du projet :	Le projet de loi prévoit une refonte de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis en intégrant et mettant au même niveau que les taxis les voitures de location avec chauffeur (VLC). Par ailleurs, ce projet tient compte de l'arrivée des nouvelles technologies et moyens de réservation dans ce secteur.	
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)s :		
Date :	14/08/2025	

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- Promouvoir le dialogue social
- Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié
- Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- Protéger le bien-être des animaux
- Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- Promouvoir la protection du patrimoine culturel
- Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques



Remarques :

Le projet de loi a été rédigé dans l'optique d'ouvrir le marché du transport occasionnel rémunéré aux VLC, tout en prenant en compte l'émergence des nouvelles technologies de réservation de ce type de services. Il veille à garantir le respect du droit du travail ainsi que des acquis sociaux. Par ailleurs, le projet vise à encourager les exploitants de ces services à recourir, dans la mesure du possible, à des véhicules

3. Mieux légiférer

1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis¹:

- Chambre des fonctionnaires et employés publics
- Chambre des salariés
- Chambre des métiers
- Chambre de commerce
- Chambre d'agriculture

¹ Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Police grand-ducale, Administration de la Douane et des Accises
Fédération des Taxis , FLEAA, Syndicats
Chambre des Métiers

Remarques / Observations :

**3) En cas de transposition de directives européennes,
le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?** Oui Non N.a. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non
- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non

5) Le principe « Think small first » est-il respecté ?

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ? Oui Non

Remarques / Observations : Principe du digital-by-default (démarches MyGuichet uniquement) et mise en oeuvre des principes du once only



7)	Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ?	<input checked="" type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> N.a. ²
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?		Toutes les données nécessaires à l'établissement et la gestion de licences d'exploitation de taxis et de VLC ainsi que des cartes de conducteur. Pour chacune des finalités, le détail exact des données requises est énuméré		
8)	Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?	<input checked="" type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> N.a. ²
Si oui, lequel ?		Formation concernant la nouvelle base légale ainsi que l'utilisation des nouveaux outils informatiques à mettre en oeuvre avec cette évolution législative.		
Remarques / Observations :				
2 N.a. : non applicable.				

4. Digitalisation et données

9)	Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?		Dès l'entrée en vigueur de la loi. Phasage des besoins en fonction des nécessités par rapport à la phase transitoire. Une annonce de projet a déjà été soumis au CTIE.		
10)	Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ?	<input checked="" type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	
11)	Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les administrés ?	<input checked="" type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	
Si oui, ces informations ou données à caractère personnel peuvent-elles être obtenues auprès d'une ou plusieurs administrations conformément au principe «Once only» ?		Si les données en question peuvent s'obtenir auprès d'autres administration, respect du principe "once only"		
12)	Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ?	<input checked="" type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	

5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) ³

13)	Le projet est-il :		
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?		<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?		<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Si oui, expliquez de quelle manière :			
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?		<input checked="" type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, expliquez pourquoi :		La gestion des licences et cartes de conducteur fait abstraction du sexe et reste donc neutre à cet égard	



- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non	
Si oui, expliquez de quelle manière :	[Empty box]		
14) Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> N.a. ²
Si oui, expliquez de quelle manière :	[Empty box]		

³ Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegkeetscheck.

6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

15) Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> N.a. ²
Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :	https://meco.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html		
16) Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information)?	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> N.a. ²
Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :	https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infoflyer-web.pdf		

20251119_Avis



AVIS

Avis IV/46/2025

18 novembre 2025

Taxis et voitures de location avec chauffeur

relatif au

Projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur

Par lettre du 29 octobre 2025, Madame Yuriko Backes, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, a soumis à l'avis de la Chambre des salariés le projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur.

1. Ce projet de loi a pour dessein d'abroger la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, afin de moderniser, harmoniser et de simplifier le cadre législatif existant.

Il propose une intégration complète des voitures de location avec chauffeur (VLC), qui étaient pour le moment sans cadre juridique.

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

- Les taxis peuvent être hélés en cours de route ou à des emplacements réservés pour les taxis. Au cours 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.

La loi de 2016

3. En 2016, par le biais de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, le législateur avait modernisé la structure du secteur des taxis.

L'un des buts de ladite loi était notamment de renforcer la concurrence dans le secteur au bénéfice des clients. Toutefois, la pratique sur le terrain a démontré certaines défaillances dans le secteur.

Depuis cette loi, 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 Voiture de location avec chauffeur (VLC), ces droits n'existent pas.

Le projet de loi n°7762 de 2021

4. Le but du projet no 7762 déposé en 2021 était déjà de remédier à ces défaillances.

Il avait également pour objectif d'inclure les voitures de location avec chauffeur (VLC) dans la législation.

Ce projet est à ce jour resté sans suite.

5. La CSL fait remarquer qu'il est étonnant que le présent projet n'en dise mot...

Le projet de loi

6. Les objectifs du projet de loi peuvent être résumés comme suit :

- Harmoniser les services de taxi et les VLC pour créer un secteur de transport occasionnel rémunéré où l'usager n'aura plus à se soucier des différences entre ces deux modes de transport.

- Abolir les zones géographiques.
- Maintenir un numerus clausus adapté progressivement pour les licences d'exploitation pour les taxis et VLC jusqu'à son abolition à partir du 1^{er} janvier 2030 pour une ouverture totale du marché.
- Introduire la notion d'intermédiaire de réservation avec des obligations spécifiques, notamment l'obtention d'un agrément ministériel garantissant une collaboration uniquement avec des exploitantes et des exploitants disposant des licences valides.
- Établir un cadre légal clair en matière de tarification, incluant :
 - ✓ des prix fixes pour les courses réservées à l'avance et
 - ✓ un tarif au kilomètre pour les courses en taxi prises aux stations dédiées ou hélées dans la rue.
- Renforcer la formation des conducteurs en la structurant en plusieurs modules.
- Inciter à l'utilisation de véhicules à faibles émissions.

7. Le ministère de la Mobilité et des Travaux publics s'est entretenu au préalable avec une entreprise de taxis en particulier. En revanche, les partenaires sociaux, dont les syndicats, n'ont pas été consultés. La CSL regrette qu'une nouvelle fois, le gouvernement fasse fi des acteurs du terrain.

Définitions

8. Le projet de loi complète la liste de définitions posées par la loi de 2016. Il clarifie notamment les distinctions entre taxis et voitures de location avec chauffeur (VLC), ainsi que les notions relatives aux licences d'exploitation, cartes de conducteur, services de taxi et de VLC, intermédiaires de réservation, ainsi que des termes techniques.

En ce qui concerne la « carte de conducteur », il n'y aura pas de différence entre les taxis ou VLC. Cette simplification vise à faciliter la gestion des conducteurs qui pourraient, pour un même exploitant, alterner entre la conduite de taxis et de VLC. Il serait contreproductif d'attribuer plusieurs cartes à un même chauffeur.

Les termes « client » et « usager » sont également introduits afin de donner une meilleure compréhension et lisibilité de la future loi. Bien que ces concepts puissent sembler similaires, ils doivent être distingués. L'usager est la personne transportée, tandis que le client peut être une tierce partie qui réserve et paie la course, comme une entreprise qui commande un taxi ou une VLC pour son employé(e). Cette distinction est importante dans le cadre des réservations effectuées par des tiers.

Le terme d'« exploitant » est défini comme étant une personne physique ou morale, qui exerce ou contrôle effectivement, à titre professionnel, une activité économique lucrative dans le domaine des services de taxi ou de VLC.

L'introduction du terme « intermédiaire de réservation » reflète l'évolution du marché avec l'apparition de plateformes numériques nationales et internationales. Ce terme désigne toute personne physique ou morale qui intervient de quelque manière que ce soit dans le cadre de la mise à disposition sur le marché de services de taxis et de VLC, assure la promotion de ces services ou propose des prestations permettant aux exploitants, clients et usagers d'entrer en contact.

La CSL tient d'embrée à faire remarquer que l'exploitant et l'intermédiaire de réservation tel que défini dans le présent projet de loi, tombe facilement dans le champ d'application de la directive 2024/2831 du 23 octobre 2024 relative à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre d'une plateforme (ci-après la directive plateforme).

Il est de ce fait assez incompréhensible que le gouvernement présente le présent projet sans souffler mot de la transposition tant attendue de la directive « plateformes ».

La « licence d'exploitation » est un titre administratif qui autorise une personne physique ou morale à exploiter un taxi ou une VLC dans le cadre de cette loi. Pour simplifier, le projet de loi regroupe les licences sous une définition unique, évitant ainsi de séparer les licences pour taxis et VLC, car elles fonctionnent de manière identique.

Démarches administratives

9. Toute demande effectuée dans le cadre de la présente loi, y compris notamment la demande d'octroi, de modification, de restitution, de duplicita de licences d'exploitation de taxi ou de VLC ou de carte de conducteur, est soumise par voie électronique via la plateforme dédiée mise en place par le CTIE.

Les réponses du ministre relatives aux demandes doivent être transmises par voie électronique, utilisant les mêmes mesures d'authentification forte pour garantir la sécurité des échanges.

10. Une procédure papier doit continuer à exister parallèlement aux démarches électroniques, pour ne pas exclure certaines personnes de l'accès à ce métier.

La CSL estime en effet de manière générale que toute demande que le justiciable est obligé de formuler auprès des différentes administrations de l'État doit pouvoir être formulée, au choix du requérant, soit par voie postale soit par voie électronique, comme exposé dans son avis relatif au projet de loi portant modification du Code du travail en vue de l'institution de l'obligation d'introduire une demande d'octroi d'indemnité de chômage complet en ligne.

10bis. La CSL demande en outre au gouvernement de mettre en place des subventions pour accompagner la digitalisation du secteur, cela afin de soutenir les entreprises dans leur adaptation technologique et d'encourager le développement d'outils numériques nationaux, sûrs et conformes aux exigences européennes.

Services du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des VLC

11. Seuls les titulaires d'une licence d'exploitation de taxi respectivement d'une licence d'exploitation de VLC sont autorisés à effectuer des services de taxis respectivement des services de VLC.

12. Les services de taxis sont effectués par des taxis sur demande de l'usager à un emplacement réservé aux taxis ou sur la route sur signe de la main par l'usager ou sur réservation. Les taxis stationnés aux endroits réservés doivent se trouver en permanence à la disposition des usagers.

Le stationnement et le placement des taxis se fait dans leur ordre d'arrivée. Les usagers ont le libre choix du taxi dans la file.

13. Toute course en VLC doit être réservée à l'avance.

Lorsqu'un regroupement d'usagers est proposé, chacun des usagers doit y consentir lors de la réservation.

Tarification

14. Les courses en taxi, qu'elles partent d'un emplacement réservé ou soient effectuées en cours de route à la demande de l'usager, doivent être réalisées au tarif kilométrique calculé par le taximètre.

15. Pour les courses en taxi réservées et pour les courses en VLC, le prix final, non modifiable, doit être communiqué au client et à l'usager moyennant un écrit électronique avant le début de la course et dont la forme et le contenu sont prévus par règlement grand-ducal.

16. Tout taximètre doit être couplé à un dispositif d'impression permettant de délivrer un ticket-reçu à l'usager à la fin de la course. Cette obligation n'est toutefois applicable que dans le seul cas où le client ou l'usager n'aurait pas obtenu un reçu numérique.

17. La CSL souhaite que les VLC soient également obligatoirement dotés d'un taximètre, afin d'assurer une transparence tarifaire pour le client et le chauffeur, mais aussi une équité concurrentielle entre taxis et VLC, la garantie d'une juste rémunération des travailleurs, et les pratiques abusives, ainsi que la sécurisation des données et la protection des travailleurs.

Ceci permettait de simplifier les contrôles par les autorités et ainsi lutter contre la fraude.

Réclamations

18. Ces dispositions sont nouvelles par rapport à la législation de 2016. Bien que les réclamations aient été possibles depuis 2016 et que le nombre de réclamations traitées avec succès soit non négligeable (environ 300 réclamations concernant le prix de la course par an), la loi de 2016 ne prévoit pas de cadre précis pour la soumission et la gestion de ces réclamations.

Le présent projet en tient compte et définit la procédure à suivre pour les réclamations liées aux courses effectuées par des taxis ou des VLC. Il établit les délais et les conditions nécessaires pour introduire une réclamation, tout en obligeant les exploitants à y répondre rapidement. Le formulaire pour la réclamation sera prévu par un règlement-grand-ducal.

Le ministère reste responsable de la gestion des réclamations.

Toutes les réclamations doivent être soumises à travers la plateforme MyGuichet auprès du CTIE ce qui simplifie la démarche pour les clients et les usagers.

19. Une procédure papier doit continuer à exister parallèlement aux démarches électroniques, pour ne pas exclure certaines personnes de l'accès à cette procédure de réclamation.

Comme relevé au point 10, la CSL estime en effet de manière générale que toute demande que le justiciable est obligée de formuler auprès des différentes administrations de l'Etat doit pouvoir être formulée, au choix du requérant, soit par voie postale soit par voie électronique.

19bis. La CSL s'étonne quant à la compétence du ministère pour recevoir et gérer ces réclamations. Elle suggère plutôt la création d'une commission paritaire auprès du ministère.

Exploitant de taxi et de VLC

20. Le titulaire de la licence d'exploitation doit être le propriétaire ou le détenteur de la voiture à laquelle cette licence est attribuée. Cela signifie que la licence est directement liée à une voiture spécifique. En liant la licence d'exploitation à la voiture, les autorités peuvent mieux contrôler la conformité des voitures avec les exigences de sécurité et les normes techniques et environnementales.

La licence d'exploitation de taxi ou de VLC n'est uniquement octroyée sous condition que le demandeur dispose d'une autorisation d'établissement.

21. Les exploitants doivent transmettre un relevé de toutes les courses effectuées au plus tard pour la fin du mois suivant au ministre. Ces données, une fois collectées, serviront à l'élaboration de statistiques détaillées en vue d'analyser l'évolution du marché et d'ajuster, le cas échéant, les mesures réglementaires afin de mieux répondre aux besoins du secteur et d'en accompagner le développement.

Est également prévue l'obligation de l'exploitant de transmettre au ministre le relevé de tous les conducteurs employés au sein de sa société pour le premier jour ouvrable du mois courant. Le format de ce relevé, ainsi que les modalités de transmission sont prévus par règlement grand-ducal.

L'envoi mensuel de ces données est indispensable pour assurer un contrôle efficace du secteur. Sans ces informations, la gestion des réclamations sera difficile en raison de l'absence de lien clair entre les chauffeurs et les exploitants.

La CSL rend attentive aux dispositions du Chapitre IV de la directive plateforme lequel prévoit les obligations de transparence prévues aux articles 16 et 17¹ à charge des exploitants de plateformes. Ces obligations vont au-delà des présentes dispositions et ont pour certaines aussi comme destinataire les représentants du personnel, donc les délégations du personnel. La CSL demande au gouvernement de transposer ladite directive sans plus tarder.

¹ « Article 16

Déclaration du travail via une plateforme

Les États membres exigent des plateformes de travail numériques qu'elles déclarent le travail exécuté par les travailleurs des plateformes aux autorités compétentes de l'État membre dans lequel le travail est exécuté, conformément aux règles et procédures prévues par le droit des États membres concernés.

Le présent article est sans préjudice des obligations spécifiques prévues par le droit de l'Union selon lesquelles le travail doit être déclaré aux organes compétents de l'État membre dans les situations transnationales.

Article 17

Accès aux informations pertinentes sur le travail via une plateforme

1. Les États membres veillent à ce que les plateformes de travail numériques mettent les informations ci-après à la disposition des autorités compétentes et des représentants des personnes exécutant un travail via une plateforme :

a) le nombre de personnes exécutant un travail via une plateforme par l'intermédiaire de la plateforme de travail numérique concernée, ventilé par niveau d'activité, et leur statut contractuel ou professionnel ;

b) les conditions générales fixées par la plateforme de travail numérique et applicables à ces relations contractuelles ;

c) la durée moyenne d'activité, le nombre moyen d'heures travaillées par semaine et par personne et le revenu moyen provenant de l'activité des personnes exécutant régulièrement un travail via une plateforme par l'intermédiaire de la plateforme de travail numérique concernée ;

d) les intermédiaires avec lesquels la plateforme de travail numérique a une relation contractuelle.

2. Les États membres veillent à ce que les plateformes de travail numériques fournissent aux autorités compétentes des informations sur le travail exécuté par les personnes exécutant un travail via une plateforme et sur leur statut professionnel.

3. Les informations visées au paragraphe 1 sont fournies pour chaque État membre dans lequel des personnes exécutent un travail via une plateforme par l'intermédiaire de la plateforme de travail numérique concernée.

En ce qui concerne le paragraphe 1, point c), les informations ne sont fournies que sur demande.

4. Les informations visées au paragraphe 1 sont mises à jour au moins tous les six mois et, en ce qui concerne le paragraphe 1, point b), chaque fois que les conditions générales sont modifiées sur le fond. Nonobstant le premier alinéa, en ce qui concerne les plateformes de travail numériques qui sont des PME, y compris des microentreprises, les États membres peuvent prévoir que les informations visées au paragraphe 1 doivent être mises à jour au moins une fois par an. **5.** Les autorités compétentes et les représentants des personnes exécutant un travail via une plateforme ont le droit de demander aux plateformes de travail numériques des éclaircissements et des précisions supplémentaires au sujet de toutes les informations fournies, y compris des précisions concernant le contrat de travail. Les plateformes de travail numériques répondent à une telle demande en fournissant une réponse motivée sans retard injustifié. »

Licences d'exploitation

22. Cet article répond à l'accord de coalition 2023-2028 qui prévoit une libéralisation du nombre de licences émises pour les taxis et les VLC.

Le projet de loi prévoit qu'à l'issue d'une phase transitoire, marquée notamment par l'échange des licences de taxis et des autorisations actuelles de VLC, le nombre total de licences sera fixé à 2.050, réparties entre 850 licences de taxis et 1.200 licences de VLC. Par la suite, une augmentation progressive est prévue : dès 2028, le total passera à 2.450 licences (950 taxis et 1.500 VLC), puis à 2.850 en 2029 (1.100 taxis et 1.750 VLC).

À partir du 1^{er} janvier 2030, le numerus clausus sera entièrement aboli, ouvrant la voie à une libéralisation complète du secteur.

23. La libéralisation du nombre de licences risque d'engendrer une sursaturation du secteur, entraînant une baisse des revenus et une pression accrue sur les conditions de travail.

En effet, le salaire des chauffeurs de taxi est lié aux revenus qu'ils génèrent (sans pouvoir descendre en dessous du salaire minimum), mais si ces revenus diminuent à la suite de la réforme, les chauffeurs de taxi risquent de perdre une grande partie de leur salaire.

L'ouverture du marché dans toutes les directions ne rend pas justice à la dure réalité des chauffeurs de taxi. Nombre d'entreprises de taxi pensent déjà actuellement qu'elles n'ont pas à se conformer à la loi et exploitent leurs chauffeurs. Comment cela risque-t-il de dégénérer sous une pression concurrentielle accrue ?

La CSL se prononce donc contre la suppression de ce numerus clausus, qui constitue aujourd'hui un mécanisme essentiel d'équilibre économique et social pour éviter la dérégulation du marché.

Elle demande l'introduction dans le projet de loi d'une clause de révision afin que la future loi soit évaluée avant 2030 dans le but de :

- garantir que la libéralisation ne se fasse pas au détriment des travailleurs en prévoyant une évaluation d'impact social et économique avant 2030 ;
- permettre d'adapter la réglementation aux réalités du terrain, notamment en cas de déséquilibre concurrentiel ou d'effets négatifs sur l'emploi ;
- réduire les risques de dérégulation et éviter une évolution négative du marché sans possibilité de correction.

Validité de la licence d'exploitation

24. Est introduite une nouvelle approche concernant la validité des licences, différente de celle en vigueur pour les taxis sous la loi de 2016. Alors que, selon la loi prémentionnée, la licence de taxi avait une durée de validité de cinq ans, le présent projet ne fixe plus de terme à la validité.

Cependant, la licence d'exploitation de taxi ou de VLC perd sa validité de plein droit pour différents motifs, notamment en cas de non-utilisation pendant un délai de deux mois consécutifs ; si le titulaire de la licence, s'il s'agit d'une personne physique, ou le dirigeant, s'il s'agit d'une société commerciale, n'assure plus la direction effective et permanente de l'activité d'exploitation de taxi ou de VLC ; comme en cas de non-paiement de la taxe annuelle jusqu'au 1^{er} mars de l'année en cours.

25. La CSL demande d'ajouter à cette liste le retrait des licences de taxi et de VLC aux entreprises qui ne respectent pas le droit du travail ou les conventions collectives en vigueur.

Cartes de conducteur

26. Les exigences pour obtenir une carte de conducteur restent inchangées par rapport à la loi de 2016 sur les taxis, à l'exception de l'ajout que la carte de conducteur est désormais également valable pour la conduite de VLC.

Toute demande pour l'obtention d'une carte de conducteur doit désormais être sollicitée par voie électronique, telle que mise en place par le CTIE via MyGuichet.

27. Une procédure papier doit continuer à exister parallèlement aux démarches électroniques, pour ne pas exclure certaines personnes de l'accès à cette procédure de réclamation.

Comme relevé aux points 10 et 18, la CSL estime en effet de manière générale que toute demande que le justiciable est obligé de formuler auprès des différentes administrations de l'Etat doit pouvoir être formulée, au choix du requérant, soit par voie postale soit par voie électronique.

28. La CSL exige la reconnaissance de la carte de conducteur comme une qualification donnant droit au salaire minimum qualifié.

29. Chaque conducteur doit être titulaire d'une carte de conducteur valable au Grand-Duché de Luxembourg afin de pouvoir exercer la profession de chauffeur de transport occasionnel rémunéré de personnes.

Pour obtenir une telle carte de conducteur, chaque demandeur doit être titulaire, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable de la catégorie B et avoir les connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives du pays.

De plus, le demandeur doit fournir un extrait du casier judiciaire récent (bulletin n°2) ou de son équivalent étranger et démontrer qu'il a suivi la formation requise.

Il est notamment pris en considération les critères d'honorabilité évalués sur base des antécédents judiciaires, tels qu'ils figurent dans le casier judiciaire du conducteur.

Contrairement à la loi de 2016, l'article 11 du projet de loi clarifie que l'appréciation de l'honorabilité se fait non seulement sur base des condamnations au Grand-Duché de Luxembourg, mais également à l'étranger.

L'article 13 définit les caractéristiques de la carte de conducteur en insistant sur son caractère strictement personnel et non cessible.

Enfin, à l'instar des licences d'exploitation, la carte de conducteur n'aura plus de date de fin de validité fixe. Sa validité sera conditionnée par le paiement d'une taxe annuelle, d'un montant maximum de 50 €, dans les mêmes conditions que pour les licences d'exploitation. Cela permet de résoudre les problèmes actuels où environ 1.800 cartes ont été délivrées pour une durée de 10 ans, alors que seulement 500 conducteurs sont effectivement actifs. Selon les auteurs du projet de loi, de nombreux titulaires non actifs utilisent cette carte à d'autres fins, comme pour obtenir des prestations sociales supplémentaires, notamment dans la grande région. La nouvelle règle vise à prévenir ce type de « tourisme administratif » et à alléger la gestion des cartes de conducteur.

30. LA CSL salue l'alignement des exigences des conducteurs de taxis envers les conducteurs de VLC et le fait que des critères à remplir pour pouvoir offrir un service de

VLC soient mentionnés, afin de limiter au moins partiellement la concurrence déloyale avec le secteur des taxis.

Les articles 10, 11 et 13 du projet de loi étant relatifs à la carte de conducteur, pourquoi avoir inséré entre le 11 et le 13 un article sur la formation ? Il serait plus lisible d'inverser les articles 12 et 13.

Formation

31. La formation, dispensée dans au moins une des langues administratives du pays, d'une durée minimale de seize heures, est structurée en quatre modules couvrants respectivement :

- les bases juridiques et réglementaires du métier (module I) ;
- les compétences relationnelles et linguistiques (module II) ;
- les notions élémentaires de premiers secours (module III) ;
- ainsi que les aspects pratiques de l'exercice quotidien de la profession (module IV).

Chaque module est suivi d'un test de connaissances à visée pédagogique.

Ces tests ont pour but d'évaluer la compréhension des matières enseignées sans pour autant constituer une épreuve éliminatoire.

Un certificat de participation est délivré aux personnes ayant suivi l'ensemble de la formation et ayant satisfait aux exigences minimales de présence (80% des cours).

32. Les frais de participation à la formation sont à la charge du candidat. Le montant maximal, fixé par règlement grand-ducal, ne peut excéder 750 euros par candidat.

33. La CSL salue cette volonté de mieux former les conducteurs de taxi et de VLC, par l'instauration de modules obligatoires :

- **réglementation légale et conventionnelle,**
- **premiers secours,**
- **gestion des conflits,**
- **utilisation du taximètre, etc.**

Ceci correspond aux demandes formulées par la CSL dans son avis relatif au projet de loi 7762. La CSL avait en effet dans son avis demandé à ce que la formation des chauffeurs comprenne un volet de formation spécifique pour les exploitants et chauffeurs appelés à assurer occasionnellement des transports de personnes infirmes ou à mobilité réduite. La CSL était d'avis qu'il fallait au minimum 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.

Elle se posait 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.

33ter. La CSL demande aujourd'hui que les auteurs du projet de loi aient encore au-delà en prévoyant une épreuve pour tout nouveau chauffeur ne disposant pas encore d'une carte professionnelle et ainsi qu'un examen commun clotûrant la formation et permettant de mettre fin à la dualité de statut entre chauffeurs de taxi et de VLC afin d'harmoniser les qualifications.

Intermédiaire de réservation

34. L'intermédiaire de réservation désigne tout acteur facilitant la mise en relation entre les clients et les exploitants via une plateforme ou un autre moyen.

Toute personne physique ou morale, souhaitant exercer en tant qu'intermédiaire de réservation, doit solliciter un agrément auprès du ministre. La demande en vue d'obtenir un agrément doit être adressée par voie électronique.

N'est pas considéré comme intermédiaire de réservation celui qui, pour le compte de ses propres licences, offre un service de réservation de courses.

La demande d'agrément est recevable uniquement à condition d'être accompagnée des documents justificatifs déterminés par règlement grand-ducal.

35. Quels sont ces éléments ? Il eût été appréciable d'analyser le projet de règlement grand-ducal en même temps que ce projet de loi.

36. Lorsque la demande est recevable, le ministre délivre un accusé de recevabilité au demandeur et lui délivre l'agrément dans un délai d'un mois à compter de la date de la réception de la demande complète.

L'agrément est délivré pour une durée de cinq ans, renouvelable.

37. L'intermédiaire de réservation s'engage à conclure des contrats uniquement avec des exploitants détenant des licences valables de taxis et de VLC.

38. Comme déjà relevé, le gouvernement doit en parallèle du présent projet de loi impérativement transposer la directive plateforme et se conformer à ses obligations européennes. Ce faisant il protégera en même temps les travailleurs de ce secteur et réglera les relations commerciales entre les différents acteurs de façon que toute concurrence déloyale puisse être évitée !

Pour mémoire : la directive plateforme réglemente les conditions endéans lesquelles les plateformes numériques (dans le secteur des taxis et VLC, sont concernés aussi bien des exploitants que des intermédiaires de réservation) font travailler d'autres personnes en fixant :

- **le principe de la présomption de salariat**
- **un cadre strict pour la gestion algorithmique de la relation plateforme/travailleurs**
- **des obligations concernant l'information et la consultation des structures de représentation des travailleurs, respectivement des travailleurs eux-mêmes**
- **les exigences de transparence fixées par ses articles 16 et 17 lesquelles bénéficient aussi bien aux autorités gouvernementales qu'aux représentants des travailleurs (voir les articles 16 et 17 de la directive plateforme).**

39. Il ne reste à ce jour plus qu'une année pour transposer la directive plateforme et le présent projet de loi doit tenir compte de cette transposition et prévoir des règles supplémentaires dans ce contexte.

La CSL rappelle qu'elle souhaite que le Luxembourg mette en place une législation protectrice des travailleurs, qui permette de déjouer « l'uberisation » et l'exploitation des conducteurs « faux-indépendants » dans le secteur des taxis. Ceci exige une transposition « forte » de la directive plateforme.

Voitures

40. Au niveau des normes environnementales à respecter par les véhicules, il y a lieu de noter que ces valeurs sont adaptées vers le haut afin de permettre d'utiliser les voitures destinées au transport d'envergure (Van). Les valeurs maximales en émissions CO₂ sont ainsi élevées de 150 à 250 g/km.

41. Par ailleurs, afin d'améliorer la qualité du matériel de transport et, par conséquent, les aspects de la sécurité routière, l'âge maximal d'une voiture est désormais limité à 8 ans à partir de sa première date d'immatriculation.

42. Le projet introduit un nouveau mécanisme d'incitation à l'utilisation de véhicules à faibles émissions. Ainsi, la taxe annuelle est calculée sur la base des émissions de CO₂ produites, conformément au principe du pollueur-payeur.

Contrairement à la loi de 2016 relative aux taxis, la distinction entre licences ordinaires et licences « zéro émission » est supprimée. Cette abolition vise à offrir au secteur une plus grande flexibilité quant au choix du véhicule le mieux adapté aux besoins opérationnels sur le terrain.

Toutefois, l'utilisation de véhicules moins écologiques entraînera mécaniquement une augmentation du montant de la taxe annuelle, laquelle pourra atteindre un maximum de 2.500 euros. Cette taxe se composera d'un montant de base auquel s'ajoutera un coût unitaire par gramme de CO₂ émis. Il sera donc également dans l'intérêt des exploitantes et des exploitants d'opter pour des véhicules plus respectueux de l'environnement.

La CSL propose de créer des incitants en faveur d'une approche écologique équitable et tendant à éviter de pénaliser les petits exploitants incapables d'investir immédiatement dans l'électrique. La transition doit être graduelle et permettre d'adapter les objectifs environnementaux au rythme de renouvellement du parc automobile. Elle doit aussi être cohérente avec la stratégie "Fit for 55", contribuant à la réduction des émissions tout en préservant les emplois.

Dispositions financières

43. Une taxe d'instruction du dossier, ayant la nature d'un droit de timbre, est exigible et payable auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA pour les démarches suivantes :

- a) la délivrance d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC ;
- b) la délivrance d'une licence d'exploitation provisoire de taxi ou de VLC ;
- c) la délivrance d'une carte de conducteur de taxi ou de VLC ;
- d) la délivrance d'un duplicata ;
- e) la modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi ou de VLC ;
- f) la modification à apporter à une carte de conducteur de taxi ou de VLC ;
- g) la transcription d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC ;
- h) la délivrance et le renouvellement d'un agrément d'intermédiaire de réservation.

44. Le tarif de cette taxe est prévu par règlement grand-ducal et varie en fonction, d'une part, des ressources matérielles et du temps nécessaire, et, d'autre part, de la complexité de l'opération demandée. En aucun cas, ce tarif ne peut excéder 500 euros.

Le paiement de la taxe doit être effectué par le demandeur au moment du dépôt de la demande. Cette taxe est non remboursable.

45. Les exploitants de taxi et de VLC sont également soumis à une taxe annuelle, payable auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA, dont le montant est déterminé en fonction des émissions CO2 par règlement grand-ducal. Cette taxe annuelle ne peut excéder 2.500 euros. Cette taxe est non remboursable.

46. La CSL semble comprendre qu'il s'agit ici de la taxe liée à la licence d'exploitation telle que prévue par l'article 9 (5) du projet. Il faudrait faire un lien par un renvoi entre les deux articles applicables dans le texte de la future loi dans un souci de clarté.

47. Les conducteurs sont également soumis à une taxe annuelle, payable auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA et dont le montant est déterminé par règlement grand-ducal. Cette taxe annuelle ne peut excéder 50 euros. Cette taxe est non remboursable.

48. Cette taxe annuelle ne devrait pas être à charge du conducteur, mais de son employeur, de l'exploitant ou de l'intermédiaire de réservation, pour lequel le conducteur effectue les courses.

49. La CSL demande en outre qu'en ce qui concerne la tarification des courses, un plancher tarifaire soit mis en place permettant de

- **lutter contre le dumping social en empêchant les plateformes ou exploitants d'imposer des tarifs destructeurs de valeur sociale ;**
- **garantir un revenu décent couvrant les charges professionnelles et permettant une vie digne aux personnes exerçant ce métier ;**
- **préserver la qualité du service en évitant la course au prix bas et favoriser la professionnalisation du secteur ;**
- **stabiliser l'économique en limitant les fluctuations extrêmes des prix en période de faible demande .**

Traitement des données à caractère personnel

49. Cet article met en place un registre des exploitants et des conducteurs exploités par le ministère responsable pour le volet des taxis et VLC, et ceci conformément aux dispositions légales en matière de protection des données à caractère personnel.

Par ailleurs, cet article régit l'accès aux systèmes informatiques et base de données afférentes aux fins de la gestion des procédures administratives visées par la présente loi. Il est en particulier prévu que le ministre peut se procurer les informations requises par le biais de l'accès pour les personnes physiques au registre national des personnes physiques prévu par la loi relative à l'identification des personnes physiques, ainsi que pour les personnes morales par l'accès au registre général des personnes physiques et morales, l'accès aux données du Registre de Commerce et des Sociétés ainsi que le bulletin n° 2 du casier judiciaire. Reste à noter que l'accès à ce dernier fichier nécessite l'accord préalable de l'administré.

Il est à noter que seules les données nécessaires aux différentes démarches sont demandées et sauvegardées à la seule finalité de pouvoir traiter les demandes et de pouvoir garantir la gestion quotidienne des services de taxi et de VLC.

Toutes les données personnelles reçues peuvent être conservées au maximum deux ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi et de VLC, de la carte de conducteur ou de la déchéance de l'agrément d'intermédiaire de réservation.

Les modalités d'accès et de gestion de ce registre seront fixées dans un règlement grand-ducal.

Suppression des zones géographiques

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

Le présent projet de loi ne reprend pas ces zones, qu'il propose donc de supprimer.

51. La CSL craint que cette suppression des zones géographiques engendre plus de concurrence entre les entreprises de taxi, alors que la majorité des exploitants va se concentrer dans les zones à forte demande (Luxembourg-ville, aéroport, gares, quartiers d'affaires) autour de Luxembourg-ville, ce au détriment des chauffeurs et des zones rurales et périphériques.

Les exploitants risquent de mettre plus de pression sur les chauffeurs (heures plus longues, moins de pauses, baisse des marges salariales), au détriment de la santé et de la sécurité des travailleurs.

Les chauffeurs indépendants verront leurs revenus fragilisés et leur activité menacée.

Les petites entreprises de taxi qui fonctionnaient sur une zone communale protégée vont se retrouver en concurrence directe avec de grands opérateurs (y compris plateformes internationales). Cela peut entraîner une disparition progressive des exploitants locaux, au profit de quelques acteurs dominants.

Si le consommateur pouvait à court terme bénéficier d'une meilleure disponibilité et de prix plus compétitifs, les conséquences sociales et économiques seraient lourdes :

- **conditions de travail plus précaires ;**
- **fragilisation du revenu des chauffeurs ;**
- **disparition des PME locales ;**
- **inégalité territoriale d'accès au service.**

La CSL demande par conséquent le maintien des zones géographiques actuelles ou une réduction à trois grandes zones uniquement (Nord / Centre / Sud).

Entrée en vigueur

52. L'entrée en vigueur de cette loi est fixée au premier jour du sixième mois suivant sa publication.

En conclusion

53. 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.

54. Il est pourtant nécessaire de profiter du présent projet de loi pour étendre et renforcer la convention collective sectorielle, ce pour couvrir l'ensemble des chauffeurs, qu'ils exercent sous statut salarié, indépendant ou via plateforme, ainsi garantir des droits sociaux équivalents pour tous les travailleurs du secteur et favoriser le dialogue social sectoriel comme pilier de la régulation et de la cohésion sociale.

55. La CSL 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.

La CSL reconnaît également les avancées positives du projet de loi en matière de formation des conducteurs, de modernisation, de transparence et de reconnaissance des nouvelles formes de mobilité.

Cependant, la libéralisation totale prévue pour 2030, combinée à la suppression des zones géographiques, comporte des risques significatifs.

56. Les auteurs du projet de loi espèrent qu'en ouvrant et libéralisant encore davantage le marché du transport individuel de personnes, les prix des courses vont baisser.

Relevons que, selon les chiffres du Statec, de janvier 2016 à décembre 2024, le prix du transport de personnes par taxi a augmenté de 42%, alors que l'indice général des prix (l'inflation) n'a crû que de 24% sur la même période²³.

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.

57. 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.

L'obligation pour un exploitant de taxi ou de VLC d'être le propriétaire du véhicule ou alors le détenteur est certes un pas dans la bonne direction. De même l'interdiction d'utiliser un véhicule routier équipé « VLC » (tableau VLC, plaque VLC et vignette avec le numéro

² Notons par comparaison que les leçons de conduite où l'on se déplace aussi en voiture avec un chauffeur toute la journée – couplées toutefois aux contrôles techniques – ont progressé de 53%. De même, le prix des automobiles a augmenté de 16% et le diesel de 65%. Ceci peut éventuellement avoir un effet sur le prix des taxis, même s'ils ont sans doute des prix professionnels pour leurs matériels et fournitures de travail moins chers que celui pour le consommateur de base.

de licence de l'exploitant) autrement qu'en tant que VLC (cette règle existe déjà pour les taxis), devrait 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 de type « 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 de moins en moins limitées en nombre, les particuliers possédant un véhicule pourront sans trop de difficultés obtenir une licence de taxi ou 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. C'est donc le moment de transposer la directive plateforme qui poursuit la finalité de protéger les travailleurs et de lutter contre la concurrence déloyale entre prestataires.

58. La CSL rappelle en outre qu'elle a, déjà en 2020, 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 enfin de la situation des personnes travaillant ou proposant leurs services par l'intermédiaire d'une plateforme électronique.

59. En sus, 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.

Il faut 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.

60. La CSL est de surcroit 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.

61. 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.

La CSL demande le maintien des zones géographiques actuelles ou une réduction à trois grandes zones uniquement (Nord / Centre / Sud).

62. 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 en vue de trouver un équilibre durable entre modernisation technologique, justice sociale et stabilité économique.

Luxembourg, le 18 novembre 2025

Pour la Chambre des salariés,



Sylvain HOFFMANN
Directeur



Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.