6588 : résumé

Le projet de loi a pour objet principal de poser un nouveau cadre légal pour les services de taxis, tant au niveau des entrepreneurs que des chauffeurs de taxis, mais également en ce qui concerne les autorités compétentes pour la gestion administrative du secteur des taxis. Ainsi, la réforme met fin à la compétence communale en matière de délivrance d’autorisations de taxis et crée des licences d’exploitation de taxi qui sont valables dans une des six zones géographiques déterminées par ce projet de loi. La gestion des licences d’exploitation des taxis est assurée de manière centralisée par l’État comme unique instance compétente.

En plus, le projet de loi se propose de réglementer les aspects suivants :

* Il maintient le principe du numerus clausus pour les taxis, c-à.d. un nombre maximal de taxis par zone géographique en fixant le nombre de licences à un total de 550 licences par rapport aux quelque 520 autorisations d’exploitation de taxis délivrées à ce jour par les communes.
* Il introduit le „taxi zéro émissions“ défini comme un taxi n’émettant aucune émission de CO2 et NOx. Seuls ces taxis peuvent obtenir des licences d’exploitation de taxi dans le futur (limité à 20 par an) permettant ainsi de contribuer à l’atteinte des objectifs environnementaux des villes imposés par la réglementation européenne et notamment en matière de respect des limites d’émissions NOx.
* Il redéfinit le zonage territorial de sorte que l’ensemble des taxis disposant d’une licence d’exploitation de taxi d’une zone peuvent mettre leurs services à disposition du public à n’importe quel emplacement de stationnement réservé aux taxis situé dans cette zone.
* Il introduit le principe de la liberté tarifaire. Les tarifs appliqués par les taxis ne font plus l’objet d’une règlementation fixant des tarifs maxima. Les tarifs doivent être affichés de manière visible à l’extérieur et à l’intérieur de la voiture. L’usage du taximètre reste obligatoire.
* Le principe de la tête de file est modifié en ce qu’il n’est obligatoire que pour les exploitants et chauffeurs de taxis en ce qui concerne l’avancement de leur voiture dans la file d’attente. Le client quant à lui a le libre choix du taxi et n’est donc pas tenu par le principe de la tête de file, corolaire logique de la liberté tarifaire.
* La prise en charge est réglementée de façon à améliorer pour les clients l’accès aux services de taxis. La prise en charge peut avoir lieu : 1. sur un emplacement de stationnement dans la zone de validité géographique de la licence ; 2. en cours de route, sur simple signe du client à 50 m d’un emplacement de taxi et 3. par téléphone ou par écrit. Le lieu de déchargement est libre.
* Il est créé un point de contact unique pour toute réclamation de client.
* La reprise d’activité d’exploitant de taxi est encadrée : les licences qui font l’objet de la reprise peuvent être attribuées par le ministre au repreneur si certaines conditions sont remplies.
* La procédure d’attribution des licences devenues vacantes est organisée selon une procédure transparente et équitable avec des avis de vacance et une seule liste d’attente au niveau national.
* Le cadre normatif environnemental des voitures est fixé : 150g/km Co2 au maximum et norme EURO V au minimum.

Une autre amélioration prévue par ce projet de loi concerne les organes responsables du contrôle administratif et pénal ainsi que leurs pouvoirs en matière de recherche et de constatation des infractions.

Le volet administratif est centralisé sous la responsabilité du Ministère du Développement durable et des Infrastructures qui dispose d’un catalogue des moyens d’action administratifs à l’égard des exploitants et conducteurs de taxis ne respectant pas la réglementation ou faisant de fausses déclarations et ceci quelque soit la zone d’activité de l’exploitant de taxi.

En effet, à côté de l’exploitant de taxi, le conducteur de taxi se voit remettre, après avoir suivi une séance d’information, une carte de conducteur qui peut, à l’instar de la licence d’exploitation de taxi, faire l’objet d’une mesure suspensive ou de retrait.

Au niveau du volet des sanctions pénales, le projet de loi introduit une contraventionnalisation de beaucoup de chefs d’infraction de sorte que des avertissements taxés peuvent être décernés en cas de violation des dispositions légales. A cela s’ajoute notamment le droit d’immobiliser un taxi, le droit d’enlèvement des clefs de contact et de rétention des papiers de bord.

Les pouvoirs en matière de recherche et de constatation des infractions ont été élargis; à côté de la Police Grand-ducale ce pouvoir sera exercé également par l’Administration des douanes et accises.