

N° 6588¹⁹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2015-2016

PROJET DE LOI

portant

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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(14.4.2016)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente, M. Henri KOX Rapporteur; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 8 juillet 2013 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Une version amendée par le Gouvernement a été déposée à la Chambre des Députés le 13 mars 2014.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 9 décembre 2014.

Le 21 janvier 2015, la Commission du Développement durable a désigné M. Henri Kox comme rapporteur. Lors de cette même réunion, ainsi que lors de sa réunion du 12 février 2015, elle a examiné le projet de loi.

Au cours de sa réunion du 26 février 2015, la commission parlementaire a entamé l'examen des articles du projet, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat. Au cours de l'instruction du projet, la Commission a adopté quatre séries d'amendements parlementaires datant respectivement des 26 février 2015, 24 septembre 2015, 10 décembre 2015 et 10 mars 2016.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 17 juillet 2015, les deuxième, troisième et quatrième avis complémentaires datent quant à eux des 24 novembre 2015, 8 mars et 25 mars 2016.

L'avis de la Chambre des Métiers date du 7 novembre 2013. Son avis complémentaire date du 18 avril 2014 et son deuxième avis complémentaire du 5 juin 2015.

L'avis de la Chambre des Salariés date du 12 novembre 2013, et son avis complémentaire du 20 mars 2014.

L'avis de la Chambre de Commerce date du 5 décembre 2013. Son avis complémentaire date du 25 avril 2014 et son deuxième avis complémentaire du 4 juin 2015.

L'avis du Conseil de la Concurrence date du 12 mai 2014; celui de la Commission nationale pour la protection des données du 6 février 2015.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 14 avril 2016.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES ET SITUATION ACTUELLE

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale en matière de la mobilité des personnes et met en œuvre la réorganisation du secteur des taxis préconisée par le programme gouvernemental de 2013.

Les objectifs de cette réorganisation sont d'améliorer l'organisation du marché et de mieux répondre aux besoins de la clientèle tant pour ce qui est de l'étendue des services que de l'attractivité des prix.

Sous le régime actuellement en vigueur, la prestation de services de taxis est une activité relevant du droit d'établissement et nécessite une autorisation d'établissement à délivrer par le Ministre ayant les Classes moyennes dans ses attributions, conformément à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Les conditions d'exploitation des services de taxi sont définies par la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis. Ce sont les autorités communales qui, via règlement communal, définissent le nombre maximal des taxis à disposer d'un emplacement sur leurs territoires respectifs. Tombent également dans les compétences des communes le retrait de ces autorisations, la fixation des conditions d'accès pour les conducteurs ou encore la fixation des taxes communales en relation avec les autorisations d'exploitation de taxi.

Les communes délivrant des autorisations aux exploitants de services de taxis sont également compétentes pour créer sur la voie publique des emplacements réservés aux taxis sur lesquels les taxis peuvent se tenir à la disposition de la clientèle. Seuls les taxis couverts par une autorisation d'exploitation communale ont le droit de stationner aux emplacements de leur commune d'attache. La prise en charge des taxis par les clients est régie par le principe dit de la „tête de file“, qui oblige le client à prendre le premier véhicule de la file.

Les taxis couverts par une autorisation communale peuvent, sur le territoire de leur commune d'attache ainsi que sur les territoires des communes n'ayant pas émis d'autorisations de taxis, prendre en charge des clients sur simple signe de ceux-ci en cours de route à plus de cinquante mètres d'un emplacement de stationnement réservé aux taxis. Le lieu de déchargement des clients est toujours libre. Tout taxi, quel que soit son point d'attache, peut, sur tout le territoire national, honorer des commandes lui parvenant par téléphone, par écrit ou par voie électronique.

Actuellement, le service des taxis est donc essentiellement un service communal s'inscrivant dans le cadre défini par la loi. L'initiative d'introduire un service de taxis revient aux autorités communales, l'Etat ne pouvant se substituer à celles-ci que si l'intérêt national l'exige et en l'absence de réglementation communale. Actuellement, quarante-quatre règlements communaux sont en vigueur. A cela s'ajoute le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg.

En date du 14 juillet 2014, 483 taxis étaient immatriculés auprès de la Société Nationale de Circulation Automobile. Le nombre d'entreprises de taxis a évolué considérablement depuis 5 années: 162 en 2009, 173 en 2010, 170 en 2011, 200 en 2012 et 224 en 2013. La majorité des exploitants de services de taxis possède entre 1 et 3 véhicules. Le nombre des salariés du secteur a connu une augmentation de 21,80% entre 2009 et 2013 en passant de 633 à 771 salariés dans cette période.

Sous le régime actuel, le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixe les prix maxima pour les courses en taxi sur base de l'article 2 de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence. Deux types de tarifs sont appliqués: le tarif 1 pour des voyages aller-retour et le tarif 2, le double du tarif 1, pour des voyages aller simple.

Le Conseil de Concurrence remarque qu'il est bien établi que ces tarifs ne sont plus appliqués depuis quelques années. Le secteur se trouverait de fait depuis 2004 dans une situation de dérégulation des prix. Actuellement, les tarifs se situent entre 30 à 50% au-dessus du niveau de prix fixé par le règlement grand-ducal. De plus, il semblerait que souvent le tarif 2 soit facturé pour les voyages aller-retour.

Le régime actuellement en place est difficile à gérer et à contrôler; il est source de nombreux problèmes parmi lesquels l'irruption de taxis illégaux qui circulent sans autorisation d'exploitation communale aucune. Au flou réglementaire avec une absence d'une autorité nationale chargée du contrôle des autorisations d'exploitation de taxi s'est ajoutée l'apparition de concepts alternatifs à celui des taxis classiques avec notamment le covoiturage ou les bus à la demande. De manière générale, des réglementations non adaptées ont contribué à un taux d'utilisation des taxis relativement bas et par conséquent à des tarifs relativement élevés.

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent 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'Etat 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 NO_x, c'est-à-dire actuellement un véhicule électrique ou fonctionnant à base d'une pile à combustion d'hydrogène. 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 NO_x.
- 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 réglementation 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 fonctionnement correct des taximètres est contrôlé au moins une fois par an par l'instance étatique (SNCA).
- 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: max 150g/km CO₂ et minimum norme EURO V.

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.

Un projet de règlement grand-ducal détermine les modalités d'exécution du nouveau dispositif légal en détaillant entre autres la forme et le contenu relatifs aux équipements spéciaux (tableau taxi, plaque-zone-taxi, panneau lumineux, taximètres).

Suite aux avis du Conseil d'Etat, la Commission du Développement durable a adopté lors de ces réunions une série d'amendements au projet de loi sous rubrique. Ces amendements, pour lesquels il est renvoyé au commentaire des articles, apportent différentes précisions au texte initial du projet de loi.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son premier avis émis en date du 9 décembre 2014, le Conseil d'Etat exprime plusieurs oppositions formelles sur base du principe que l'essentiel du cadrage normatif doit résulter de la loi et être formulé en termes suffisamment clairs et précis pour en exclure l'arbitraire. En plus et à côté de plusieurs réflexions à caractère général, le Conseil d'Etat estime que la procédure administrative en octroi d'une licence d'exploitation de taxi, telle que le projet de loi entend l'instaurer, présente des incohérences avec la législation sur le droit d'établissement. Sur base de ces réflexions la Commission du Développement durable a adopté une série d'amendements au projet de loi sous rubrique.

Dans son avis complémentaire du 17 juillet 2015, le Conseil d'Etat constate que les amendements élaborés par la commission parlementaire lèvent toutes les oppositions formelles émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 9 décembre 2014 et que la version amendée du projet de loi tient en même temps compte de la plupart des suggestions et propositions de formulation de textes exprimées par le Conseil d'Etat dans l'avis en question. Toutefois le Conseil d'Etat exprime des oppositions formelles à l'égard des amendements concernant les dispositions pour le nouveau type de taxi „zéro émissions“; du manque de précision par rapport au données à recueillir auprès des demandeurs de licences; des dispositions concernant la liste d'attente en vue de l'obtention d'une licence d'exploitation; du type de recours contre les sanctions administratives; des restrictions des compétences des membres de la Police grand-ducale et à l'égard de l'imprécision des dispositions en matière de consignation. Partant, le texte du projet de loi a été adapté par la Commission par de nouveaux amendements parlementaires.

Dans son deuxième avis complémentaire du 24 novembre 2015, le Conseil d'Etat constate que les amendements élaborés par la commission parlementaire lèvent les oppositions formelles émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 17 juillet 2015. Toutefois le Conseil d'Etat s'oppose formellement aux amendements concernant le nombre maximal de licences attribuées pour chaque zone de validité géographique à arrêter par règlement grand-ducal; le pouvoir d'appréciation trop large du Ministre pour octroyer une licence d'exploitation ainsi que les imprécisions quant aux règles de report du nombre de licences non accordées d'une année à l'autre. Au vu de cet avis, le texte du projet de loi a été adapté par la Commission par de nouveaux amendements parlementaires.

Dans son troisième avis complémentaire du 8 mars 2016, le Conseil d'Etat constate que les amendements élaborés par la commission parlementaire lèvent les oppositions formelles émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 24 novembre 2015. Toutefois le Conseil d'Etat s'oppose formellement aux amendements concernant les cours de formation que doivent suivre les exploitants de taxi, les jugeant trop imprécises. Il en est de même des conditions à remplir pour l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions lié à l'imprécision de la notion d'„offre commerciale“ et de la notion „de disposer ou d'être en cours d'acquisition d'un véhicule zéro émission“. En conséquence, le texte du projet de loi a été adapté par la Commission par de nouveaux amendements.

Dans son quatrième avis complémentaire du 25 mars 2016, le Conseil d'Etat note que les amendements élaborés par la commission parlementaire lèvent les oppositions formelles qu'il a formulées dans son troisième avis complémentaire du 8 mars 2016 au sujet du projet de loi sous rubrique et que la version amendée de celui-ci tient en même temps compte de la plupart des suggestions et propositions de formulation de texte exprimées par le Conseil d'Etat dans le même avis.

*

V. AVIS DU CONSEIL DE LA CONCURRENCE

Dans son avis du 12 mai 2014, le Conseil de la concurrence fait une description détaillée de la situation actuelle sur le marché des taxis au Luxembourg. En plus, il se penche sur les effets prévisibles du contingentement géographique et en nombre des licences d'exploitation de taxi sur le marché des taxis au Luxembourg et les prix des services prestés. Le Conseil de la concurrence estime que la limitation de l'offre couplée à une libéralisation des prix telle que proclamée s'avère problématique aussi bien pour l'évolution des prix (vers une augmentation) que pour la structure du marché (domination de quelques grands groupes).

Suite à une comparaison des régimes dans sept pays européens, le Conseil de la concurrence tire les conclusions suivantes:

- aucun pays de cet échantillon ne combine l'accès limité à la liberté des prix;
- les pays ayant libéralisé l'accès ne sont pas revenus sur cette décision qui conduit à une augmentation de l'offre;
- tous les pays avec une régulation stricte ont également un régime parallèle dérégulé de voitures de location avec chauffeur;
- la libéralisation des prix entraîne souvent des évolutions divergentes des tarifs, en fonction des situations concurrentielles concrètes;
- les clients, de façon générale, ne sembleraient pas négocier très souvent les prix libres et continuent à prendre le taxi en tête de file.

*

VI. AVIS DE LA COMMISSION NATIONALE POUR LA PROTECTION DES DONNEES

Dans son avis du 6 février 2015, la Commission nationale pour la protection des données se préoccupe de la création d'un registre des exploitants et des conducteurs de taxi, tenu auprès du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, dans lequel figureraient notamment les données nécessaires à la gestion administrative et au suivi des licences d'exploitation de taxi et des cartes de conducteur de taxi. Suivant le projet de loi, ce registre servira en outre aux membres de la Police grand-ducale et aux agents de l'Administration des douanes et accises dans l'exercice des missions leurs conférées en vertu du projet de loi, notamment en ce qui concerne les contrôles susmentionnés.

Ladite Commission suggère de préciser que le Ministre ayant les transports dans ses attributions est à considérer comme responsable du traitement de ce registre au sens de l'article 2, lettre (n) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

En ce qui concerne le contenu exact du registre en question, les formulations reprises dans l'article 20 manquent de précision selon l'avis de la Commission nationale. Elle recommande dès lors une modification dudit article, avec une énumération exhaustive des catégories de données concernées, l'indication de leur origine ainsi que les finalités claires et précises du traitement des données collectées. Afin d'éviter une prolifération des accès d'une administration aux fichiers d'une autre administration et en se basant sur le principe de proportionnalité et de nécessité, la Commission nationale suggère la mise en place d'une solution technique permettant de garantir, d'un point de vue informatique, que les agents du Ministère du Développement durable et des Infrastructures puissent seulement accéder aux données concernant les personnes qui ont introduit une demande en obtention d'une licence d'exploitation de taxi ou une demande en obtention d'une carte de conducteur de taxi, à l'exclusion des données relatives au reste de la population.

La Commission nationale se pose différentes questions de cohérence législative concernant l'accès direct aux données du registre, au moyen d'un système informatique, par les membres de la Police grand-ducale et aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises dans l'exercice des missions qui leur sont conférées par le projet de loi en question. Afin de garantir le traçage des accès aux données la Commission nationale estime également nécessaire de prévoir un système de journalisation des accès aux données. Enfin, elle évoque la nécessité de prévoir une disposition réglant la durée de conservation des données à caractère personnel.

*

VII. AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

Dans son avis du 7 novembre 2013, la Chambre des Métiers salue le fait que la profession de taxi reste une profession artisanale soumise au droit d'établissement. La réforme prévue d'une centralisation de plusieurs compétences en la matière auprès de l'Etat, est approuvée par la Chambre des Métiers. Ce n'est que sous réserve de la prise en considération de ses remarques particulières, discutées en commission lors de l'analyse des articles afférents, que la Chambre des Métiers peut marquer son accord avec le projet de loi sous rubrique.

Dans son avis complémentaire du 18 avril 2014 au sujet du projet de loi amendé par le gouvernement, la Chambre de Métiers tient à souligner des problèmes de terminologie en ce qui concerne la définition de l'exploitant de taxi et de l'activité proprement dite. La Chambre des Métiers réitère les revendications mentionnées dans son précédent avis qui n'ont pas été prises en compte par le projet de loi amendé.

Dans son deuxième avis complémentaire du 5 juin 2015, la Chambre des Métiers prend bonne note des améliorations et des précisions qui ont été apportées au projet de loi et émet dans ce contexte une série de contre-propositions par rapport au projet de règlement grand-ducal. Elle critique le projet de loi tel qu'amendé en ce qu'il propose une libéralisation immédiate du contingentement pour les taxis zéro émissions, ce qui poserait selon elle, le risque d'un développement trop rapide de ce secteur de niche. Elle critique aussi le délai trop court imposé aux exploitants de taxis actuels pour mettre leurs véhicules en conformité avec les nouvelles normes environnementales exigées.

*

VIII. AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

Dans son avis du 12 novembre 2013, la Chambre des Salariés marque son approbation avec le projet de loi tout en formulant différents commentaires. La Chambre des Salariés craint que le système préconisé d'affichage du prix à l'extérieur des taxis et la possibilité pour le client de choisir le prestataire de services qui lui convient, ne génère des perturbations et de nombreuses controverses sur le terrain. En ce qui concerne le calibrage des taximètres, la Chambre professionnelle demande à ce que cette mission soit confiée à un organisme indépendant. Elle préconise une formation spécifique des exploitants et chauffeurs de taxis afin d'assurer des transports de personnes infirmes ou à mobilité réduite dans les meilleures conditions – même pour les services de transports occasionnels.

Dans son avis complémentaire du 20 mars 2014 au sujet des amendements gouvernementaux ainsi que du projet de règlement grand-ducal, la Chambre des Salariés salue les modifications apportées au texte concernant notamment le contrôle et le scellement des taximètres ainsi que le droit des clients d'obtenir un ticket-reçu. En ce qui concerne la libéralisation des tarifs, elle persiste dans la crainte que cette libéralisation se traduise en fin de compte en une augmentation subséquente des tarifs applicables au secteur des taxis. Elle se doit de réitérer ses préoccupations d'ordre pratique formulées dans son premier avis.

Le projet de règlement grand-ducal est avisé positivement par la Chambre des Salariés en date du 10 juin 2015, tout en faisant différentes remarques notamment au sujet de la formation des conducteurs de taxi leur permettant d'assurer occasionnellement des transports de personnes infirmes ou à mobilité réduite.

*

IX. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Dans son avis du 5 décembre 2013, la Chambre de Commerce salue la volonté du législateur de vouloir réformer l'organisation des services de taxis. Alors qu'il s'agit d'une réforme attendue depuis longtemps, elle déplore cependant que cette réforme ne soit pas plus aboutie. La Chambre de Commerce se félicite de différentes réformes prévues par ce projet de loi mais se doit aussi de remarquer que certains objectifs poursuivis par les auteurs du projet de loi ne sont pas atteints (la liberté entrepreneuriale et la liberté de la concurrence), que différentes dispositions prévues manquent de précision et que certaines exigences semblent disproportionnées par rapport aux objectifs du projet et contraires au principe de simplification administrative (licences d'exploitation, courrier). Selon l'avis de la Chambre

de Commerce, la nouvelle division du territoire national en zones ne favorisera pas le libre choix des consommateurs puisque le principe d'une autorisation d'exploitation liée à un emplacement de stationnement du taxi ne sera pas définitivement abrogé. Parmi les réformes prévues, la Chambre de Commerce se réjouit notamment de la possibilité de choisir son taxi en fonction de ses critères et de l'offre afférente (suppression du principe de la tête de file), de la mise en place d'exigences plus strictes concernant la capacité et l'honorabilité professionnelle tant des exploitants que des chauffeurs de taxis (cours de formation pour les exploitants de taxis, séance d'information obligatoire pour les conducteurs de taxis) ainsi que les exigences plus strictes quant aux critères d'obtention d'une licence d'exploitation de taxis.

Dans son avis complémentaire du 25 avril 2014, la Chambre de Commerce approuve les amendements gouvernementaux apportés au texte initial du projet de loi. Néanmoins, elle insiste sur la prise en compte des remarques formulées dans son premier avis. En ce qui concerne le projet de règlement grand-ducal, elle salue de nouveau la volonté du législateur d'introduire des tarifs libres et approuve particulièrement l'obligation pour le conducteur de taxi de délivrer au client un reçu mentionnant les informations relatives au trajet, au prix, à l'exploitant de taxi ainsi que le numéro de contact de la Commission des Transports.

Dans son deuxième avis complémentaire du 4 juin 2015, la Chambre de Commerce souhaite féliciter les auteurs pour les amendements au projet de loi qui tiennent compte de ses remarques. Or, elle se doit aussi de rappeler que certains objectifs poursuivis par les auteurs du projet de loi initial ne sont toujours pas atteints. Ceci est notamment le cas de la stimulation de la liberté entrepreneuriale et de la liberté de la concurrence. En même temps, elle émet également un avis complémentaire sur le projet de règlement grand-ducal.

*

X. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

L'intitulé initial est le suivant:

Projet de loi portant

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

Le Conseil d'Etat propose de remplacer l'expression „organisation du secteur des services de taxis“ par celle de „organisation des services de taxis“. La Commission fait sienne cette proposition.

Si le législateur entend suivre le Conseil d'Etat dans son observation formulée à l'endroit de l'article 19 initial, il y a lieu de compléter l'intitulé par l'ajout de la mention „c) modification de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics“. Etant donné que la Commission a décidé de désigner le Ministère du Développement durable et des Infrastructures comme autorité compétente en matière de gestion des réclamations au lieu de la Communauté des transports (voir ci-après le commentaire de l'article 19 initial), cette remarque sur l'ajout d'un point c) à l'intitulé est superflue.

Le nouvel intitulé se lira donc comme suit:

Projet de loi portant

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

Article 1^{er}

Cet article énonce les définitions de plusieurs notions utilisées dans le projet de loi et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

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

- a) „taxi“, voiture automobile à personnes, comportant au moins quatre places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route;*
- b) „service de taxis“, transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis;*
- c) „cession“, convention portant aliénation de la licence d'exploitation de taxi, de l'inscription sur la liste d'attente ou de la carte de conducteur de taxi, et tout acte généralement quelconque par*

lequel le titulaire transfère par bail, fusion, sous-traitance ou autrement l'utilisation totale ou partielle de sa licence d'exploitation de taxi, de son inscription sur la liste d'attente ou de sa carte de conducteur de taxi à une tierce personne;

- d) „ministre“, le ministre ayant les transports dans ses attributions;
- e) „taximètre“, un dispositif couplé à un générateur de signaux pour constituer un instrument de mesure, destiné à mesurer la durée d'un trajet, à calculer la distance de ce trajet sur base d'un signal produit par le générateur de signaux et à calculer et afficher le prix à payer pour ce trajet sur base de la durée mesurée et/ou de la distance calculée.

Après avoir constaté que des notions récurrentes et essentielles pour la compréhension et l'interprétation du projet, telles que „licence d'exploitation de taxi“, „liste d'attente“ ou „carte de conducteur de taxi“, n'ont pas été reprises dans la liste des définitions, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- d'un point de vue purement rédactionnel, il propose de faire suivre dans les définitions la notion à définir mise entre guillemets par un deux-points au lieu d'une virgule. La Commission fait sienne cette proposition;
- il suggère de donner à la définition du terme „cession“ la teneur suivante: „acte juridique par lequel le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une inscription sur la liste d'attente ou d'une carte de conducteur de taxi en transfère, à titre onéreux ou gratuit, totalement ou partiellement, temporairement ou définitivement, la propriété, la jouissance ou l'usage à une ou plusieurs personnes physiques ou morales“. La Commission fait sienne cette proposition;
- il demande de retirer le terme „ministre“ du catalogue des définitions. Comme il ne s'agit pas d'une définition proprement dite, mais d'une abréviation, il y a lieu d'utiliser, lors de la première occurrence dans le texte du projet de loi, la tournure suivante: „le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après par „le ministre““. La Commission fait également sienne cette proposition;
- il constate que la définition de l'expression „taximètre“ figurant à l'annexe MI-007 intitulée „taximètres“ du règlement grand-ducal modifié du 13 février 2007 portant application de la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 concernant les instruments de mesure, fait intervenir la notion de „générateur de signaux de distance“, ce qui n'est pas le cas pour la définition sous examen. Le Conseil d'Etat demande donc de compléter la définition sous examen de la notion „générateur de signaux“, à l'occasion de sa deuxième occurrence dans le texte, par les termes „de distance“. La Commission décide de ne pas suivre cette proposition étant donné qu'elle ne souhaite pas s'écarter de la définition de la directive 2004/22/CE;
- dans le texte, il est à plusieurs reprises question, en relation avec les personnes morales, de la „personne physique qui dirige effectivement et en permanence l'activité d'exploitant de taxi“. Le Conseil d'Etat propose de faire à cet égard un emprunt à la notion de „dirigeant“ d'entreprise, telle qu'elle est définie par la législation sur le droit d'établissement. Le Conseil d'Etat propose d'insérer à l'endroit de l'article sous rubrique une nouvelle définition, qui aura la teneur suivante: „„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“. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

En outre, la Commission décide d'introduire un amendement afin d'ajouter, dans la liste des définitions, un nouveau point qui définit le „taxi zéro émissions“ comme un taxi n'émettant aucune émission de CO₂ et NO_x, c'est-à-dire actuellement un véhicule électrique ou fonctionnant à base d'une pile à combustion d'hydrogène. L'objectif est que les taxis, qui constituent à côté des moyens de transport publics et privés un important moyen de transport, contribuent à l'atteinte des objectifs environnementaux des villes imposés par la réglementation européenne et notamment en matière de respect des limites d'émissions NO_x. Il est, dans ce contexte, prévu que la procédure de délivrance de l'autorisation des „taxis zéro émissions“ ne requiert pas le passage par une liste d'attente. Elle peut être demandée à tout moment. L'introduction de cette notion permettra également une libéralisation progressive du contingentement des taxis basée sur des critères de qualité écologique.

Lors de sa réunion du 24 septembre 2015, la Commission a par ailleurs décidé d'introduire deux définitions supplémentaires, afin d'ancrer clairement dans la loi la distinction entre les deux types de licences délivrées selon deux contingents et deux procédures respectant des systèmes différents. Cette distinction s'ajoute à celle de type de voiture qui a été préconisée par le Conseil d'Etat et qui se retrouve dans les définitions a) et b). Cette distinction s'impose pour permettre à des véhicules „zéro émissions“

de pouvoir rouler sous une licence d'exploitation de taxi qui n'est pas nécessairement une licence d'exploitation de taxi „zéro émissions“.

Au regard de ce qui précède, l'article 1^{er} se lira comme suit:

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

- a) „taxi“: voiture automobile à personnes, comportant au moins quatre places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route;
- b) „taxi zéro émissions“: taxi, tel que défini au point a), dont l'utilisation ne produit pas d'émissions de CO₂ ni de NO_x
- c) „licence d'exploitation de taxi“: licence d'exploitation de taxi visée à l'article 3;
- d) „licence d'exploitation de taxi zéro émissions“: licence d'exploitation de taxi, tel que définie au point c), délivrée conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2;
- e) „service de taxis“: transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis;
- f) „cession“: acte juridique par lequel le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une inscription sur la liste d'attente ou d'une carte de conducteur de taxi en transfère, à titre onéreux ou gratuit, totalement ou partiellement, temporairement ou définitivement, la propriété, la jouissance ou l'usage à une ou plusieurs personnes physiques ou morales;
- g) „taximètre“: un dispositif couplé à un générateur de signaux pour constituer un instrument de mesure, destiné à mesurer la durée d'un trajet, à calculer la distance de ce trajet sur base d'un signal produit par le générateur de signaux et à calculer et afficher le prix à payer pour ce trajet sur base de la durée mesurée et/ou de la distance calculée;
- 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.

Article 2

L'article 2 définit la mise à disposition des services de taxis. Comparé à la législation actuelle, le principe de la tête de file n'est obligatoire que pour les exploitants et chauffeurs de taxis afin d'assurer le bon ordre dans le stationnement des taxis sur les emplacements réservés. Comme corollaire de la libéralisation des tarifs, le client a quant à lui le libre choix du taxi et n'est donc pas tenu par le principe de la tête de file. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit:

Art. 2. (1) *Les taxis peuvent être mis à la disposition des clients sur un emplacement de stationnement réservé à ces fins sur les voies et places ouvertes à la circulation publique et signalé comme tel. Les taxis y stationnés doivent se trouver en permanence à la disposition des clients.*

A l'exception des emplacements de taxi réservés conformément à l'alinéa précédent, il est interdit aux conducteurs de taxi de stationner ou de placer leur taxi à un autre endroit de la voie publique, en vue d'offrir leurs services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique.

(2) Sur les emplacements de taxi, la prise en charge des clients se fait d'après le système de la tête de file. Toutefois, les clients ont le choix de prendre tout autre taxi se trouvant dans la file.

(3) Les conducteurs de taxi peuvent charger des clients en cours de route, à plus de 50 mètres d'un emplacement de taxi, sur simple signe de ceux-ci.

(4) Les taxis peuvent être utilisés pour des services sur demande radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- il propose de libeller la première phrase du paragraphe 1^{er} comme suit: „Les taxis peuvent être mis à la disposition des clients sur des emplacements de stationnement réservés à ces fins sur les voies et places publiques ou ouvertes à la circulation publique et signalés comme tels“. La commission parlementaire fait sienne cette proposition;
- au deuxième alinéa du paragraphe 1^{er}, il conseille de remplacer l'expression „alinéa précédent“ par „alinéa 1^{er}“, car la référence à l'alinéa „précédent“ risque de devenir inexacte au cas où, lors d'une

modification ultérieure du texte, un nouvel alinéa serait inséré entre les actuels alinéas 1^{er} et 2. La commission parlementaire fait sienne cette proposition;

- les deux phrases du paragraphe 2 sont contradictoires. Suite à cette remarque, les membres de la Commission décident de reformuler le paragraphe 2 afin de clarifier le modus operandi, à savoir que les conducteurs de taxi doivent obligatoirement se stationner en fonction de leur arrivée à la station, mais que le client, quant à lui, garde le libre choix de son taxi dans la file des taxis stationnés;
- il propose de conférer au paragraphe 3 le libellé suivant: „*Les conducteurs de taxi peuvent charger en cours de route des clients qui leur font signe, sauf dans un rayon de 50 mètres autour d'un emplacement de taxis*“. La Commission fait sienne cette proposition;
- dans l'intérêt du parallélisme de la terminologie employée, respectivement aux paragraphes 1^{er} et 4, le Conseil d'Etat propose de remplacer au paragraphe 4 le terme „demande“ par celui de „commande“. La Commission fait sienne cette proposition;
- le régime des taxis, tel qu'il est prévu dans le projet de loi, retire aux autorités communales la compétence de délivrer les licences d'exploitation de taxis pour attribuer cette compétence au ministre. Or, conformément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la compétence réglementaire ordinaire en vue de régler le stationnement des véhicules sur la voirie publique du territoire communal appartient aux autorités communales, sauf en certains endroits, comme l'aéroport par exemple. La création sur la voie publique d'emplacements de stationnement réservés aux taxis continuera donc à relever de la compétence des autorités communales. Dans ce cas, le Conseil d'Etat se pose la question de savoir si les autorités communales peuvent librement déterminer le nombre d'emplacements pour taxis à créer sur le territoire communal, et, éventuellement, ne pas en créer du tout. Afin de parer à une éventuelle carence des autorités communales, le Conseil d'Etat trouverait indiqué de prévoir un mécanisme permettant aux autorités étatiques de se substituer sous certaines conditions aux autorités communales défaillantes pour créer les emplacements de stationnement réservés aux taxis aux endroits où l'intérêt général du service l'exige.

La Commission parlementaire décide d'ajouter deux nouveaux paragraphes à l'article 2 qui visent, d'un côté, à préciser que les dispositions de la présente loi s'appliquent aussi bien aux taxis qu'aux „taxis zéro émissions“ sauf autrement disposé et, d'un autre côté, à donner suite à la remarque du Conseil d'Etat sur la possibilité d'une éventuelle carence communale concernant l'insuffisance d'emplacements de taxis mis à disposition par les communes. Ainsi l'Etat se donne la possibilité de se substituer, le cas échéant, par voie d'un règlement grand-ducal, aux communes pour résoudre une éventuelle pénurie d'emplacements de taxi. Cette substitution se fait en considération des emplacements globaux disponibles dans une zone et en tenant compte des considérations de l'intérêt général du service des taxis. Cette substitution se ferait seulement après qu'une concertation avec les communes concernées aurait échoué. Les emplacements seraient à créer dans des délais et zones ou endroits prédéfinis.

Par ailleurs, par amendements du 24 septembre 2015, la Commission du Développement durable décide de clarifier les difficultés d'interprétation qui pourraient résulter d'une lecture stricte conjointe de l'article 2, paragraphes 3 et 4, et de l'article 6, paragraphe 3. En effet, l'intention des auteurs des amendements a toujours été que même le taxi qui ne se trouve pas dans sa zone de validité géographique puisse être hélé par un client à plus de 50 mètres d'un emplacement de taxi ou être commandé par voie électronique. Seul est interdit le maraudage, c'est-à-dire le fait pour un tel taxi de circuler dans les rues pour trouver un client qui veut héler un taxi. L'article 2, paragraphes 3 et 4 sont relibellés comme suit:

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

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

Au regard de ce qui précède, l'article 2 se lira comme suit:

Art. 2. (1) Les taxis peuvent être mis à la disposition des clients sur des emplacements de stationnement réservés à ces fins sur les voies et places publiques ou ouvertes à la circulation publique

et signalés comme tels. Les taxis y stationnés doivent se trouver en permanence à la disposition des clients.

A l'exception des emplacements de taxi réservés conformément à l'alinéa 1^{er}, il est interdit aux conducteurs de taxi de stationner ou de placer leur taxi à un autre endroit de la voie publique, en vue d'offrir leurs services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique.

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

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

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

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

Article 3

Cet article détermine les conditions à remplir en vue de l'obtention d'une licence d'exploitation et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 3. (1) *Seules les personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence d'exploitation de taxi valable délivrée par le ministre, sont autorisées à effectuer des services de taxis.*

(2) *En vue de l'obtention de la licence d'exploitation de taxi, l'intéressé doit justifier qu'il remplit les conditions prévues en matière de droit d'établissement et qu'il satisfait aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle, spécifiées aux articles 4 et 5. Si l'intéressé est une personne morale, la personne physique qui dirige effectivement et en permanence l'activité d'exploitant de taxi, doit satisfaire aux conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle dont question ci-avant.*

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 1^{er} de l'article 3 pose le principe que „seules les personnes physiques ou morales“ entrent en ligne de compte pour prester des services de taxi. Il se demande si les auteurs visent effectivement toutes les personnes morales de droit privé, y compris les sociétés civiles, les associations sans but lucratif, ainsi que les personnes morales de droit public. Etant donné que l'activité d'entrepreneur de taxis est une activité commerciale qui, selon le Conseil d'Etat, doit être réservée à l'initiative privée, il est proposé de réserver l'activité d'entrepreneur de taxis aux personnes physiques et aux seules sociétés commerciales. En outre, en tenant compte des observations faites à l'endroit de l'article 1^{er} au sujet de la notion de „ministre“, la Haute Corporation propose de remplacer au paragraphe 1^{er} le mot „ministre“ par l'expression „le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre““. La Commission du Développement durable fait droit à ces observations.

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 2 prévoit que, dans le cas d'une personne morale, les exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle doivent être remplies dans le chef de „la personne physique qui dirige effectivement et en permanence l'activité d'exploitant de taxi“. Si le législateur est d'accord pour suivre le Conseil d'Etat dans la proposition d'une définition supplémentaire à l'endroit de l'article 1^{er}, il y aurait lieu de remplacer l'expression citée par „le dirigeant“.

En ce qui concerne la justification à apporter par l'intéressé qu'il remplit les conditions prévues en matière de droit d'établissement, le Conseil d'Etat estime que la formulation retenue est trop vague en ce sens qu'elle n'énumère pas avec précision les dispositions légales visées. Il s'y oppose donc formellement pour des raisons de sécurité juridique. Il s'oppose encore formellement à la même disposi-

tion, en combinaison avec l'article 6 du projet de loi, alors que ces dispositions sont incohérentes avec celles de la loi précitée du 2 septembre 2011.

En ce qui concerne l'honorabilité des candidats à une licence d'exploitation de taxi, le Conseil d'Etat constate que l'honorabilité, qui doit déjà être acquise au niveau de l'octroi de l'autorisation d'établissement, est encore une fois contrôlée au niveau de l'octroi de la licence d'exploitation de taxi. Les auteurs justifient ce double contrôle par le fait que les exigences d'honorabilité posées par la loi en projet vont au-delà des exigences posées par la législation sur le droit d'établissement. Le Conseil d'Etat y reviendra dans le cadre de l'examen de l'article 4 du projet de loi.

Afin de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat liée aux preuves à fournir en matière d'établissement, la commission parlementaire décide d'introduire un amendement à l'endroit du paragraphe 2. La notion de „remplir les conditions prévues en matière de droit d'établissement“ est supprimée et la possibilité est ajoutée pour l'impétrant de présenter soit une autorisation d'établissement valable soit une décision de principe de la Direction des classes moyennes (Ministère de l'Economie) tel que prévu par le droit d'établissement. La condition d'honorabilité est aussi supprimée comme conséquence de l'amendement ayant pour objet la suppression de l'article 4 initial.

Il convient de noter qu'au regard des modifications apportées à l'article 7 paragraphe 3 quant à la gestion de la liste d'attente, il n'est plus prévu de disposer dès l'inscription sur la liste d'attente d'une autorisation d'établissement, mais uniquement au cours de la procédure d'octroi suite à l'avis de vacance au Mémorial ou dans le cadre de la procédure d'octroi d'une licence de „taxi zéro émissions“.

Le 24 septembre 2015, la Commission du Développement durable a ajouté un nouveau paragraphe 3 à l'article 3, libellé comme suit:

(3) L'exploitant de taxi doit être propriétaire ou détenteur du ou des taxis pour lesquels il détient une ou plusieurs licences d'exploitation de taxi.

Cet amendement a pour objectif de clarifier cette condition inhérente que les exploitants doivent être propriétaires ou détenteurs de leurs taxis, permettant de tenir compte des différents modes d'exploitation usuels du marché.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose une série de modifications rédactionnelles à l'article 3, modifications que la Commission fait siennes.

Puis, en date du 11 mars 2016, la Commission a finalement décidé de rédiger comme suit l'article 3, paragraphe 3:

(3) En vue de l'obtention de la licence d'exploitation de taxi, l'intéressé doit justifier qu'il dispose d'une autorisation d'établissement ou d'une décision de principe d'établissement de loueur de taxis et qu'il satisfait à l'exigence de capacité professionnelle, spécifiée à l'article 4. Si l'intéressé est une société commerciale, le dirigeant doit satisfaire à la condition de capacité professionnelle visée à l'article 4.

En effet, dans un esprit de simplification administrative, elle décide de renoncer à l'exigence de la capacité professionnelle de l'exploitant de taxi, condition qui n'est pas indispensable pour l'exercice de la profession d'exploitant de taxi. En effet, vu le nombre limité de candidats concernés (sont exclus ceux qui ont une expérience professionnelle de trois ans et ceux qui exercent l'activité d'exploitant de taxi légalement au moment de l'entrée en vigueur de la loi), il est considéré qu'il s'agit d'une condition excessive par rapport au droit commun.

Au regard de ce qui précède, l'article 3 se lira comme suit:

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

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

(3) En vue de l'obtention de la licence d'exploitation de taxi, l'intéressé doit justifier qu'il dispose d'une autorisation d'établissement ou d'une décision de principe d'établissement de loueur de taxis. et qu'il satisfait à l'exigence de capacité professionnelle, spécifiée à l'article 4. Si l'intéressé est une société commerciale, le dirigeant doit satisfaire à la condition de capacité professionnelle visée à l'article 4.

Article 4 initial

L'article 4 pose les exigences d'honorabilité spécifiques à la profession d'entrepreneur de taxi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 4. (1) *L'honorabilité de l'exploitant de taxi s'apprécie sur base de ses antécédents judiciaires qui résultent du bulletin n° 2 de son casier judiciaire.*

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si l'exploitant de taxi n'a pas fait l'objet d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et une amende supérieure à 5.000 euros, ou une de ces peines seulement, pour des infractions commises en matière commerciale, sociale, de travail, de stupéfiants ou de circulation routière.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur l'idée qui pourrait justifier ces exigences d'honorabilité supplémentaires par rapport à celles posées par la législation sur le droit d'établissement. Cette manière de faire peut constituer un problème d'égalité de traitement, et risquerait ainsi d'exposer le texte au reproche de violer le principe constitutionnel de l'égalité devant la loi inscrit à l'article 10bis de la Constitution. Le Conseil d'Etat se réserve en conséquence la possibilité de refuser la dispense du second vote constitutionnel. Afin de donner suite à ces remarques, la Commission du Développement durable décide de supprimer l'article. En effet l'exigence de la condition d'honorabilité est considérée comme disproportionnée par rapport à d'autres secteurs, sachant que l'exploitant conducteur est lui tenu de respecter les exigences d'honorabilité afférentes.

Article 5 initial

Cet article établit les conditions d'aptitude professionnelle moyennant la preuve de l'acquis d'une certaine expérience professionnelle ou la réussite d'une formation professionnelle spécifique. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 5. (1) *L'exploitant de taxi apporte la preuve de sa capacité professionnelle en démontrant qu'il a suivi avec succès un cours de formation organisé par le ministre. La capacité professionnelle peut également résulter d'une pratique professionnelle effective et licite de trois ans comme conducteur de taxi.*

(2) Le cours de formation dont question au paragraphe (1) porte en particulier sur la législation portant organisation du secteur des services de taxis. La participation à ce cours est attestée par un certificat, délivré par le ministre.

Les frais de ce cours de formation sont à charge de l'intéressé.

Vu qu'il y a restriction à la liberté de commerce garantie par l'article 11(6) de la Constitution, le Conseil d'Etat exige sous peine d'opposition formelle la suppression du terme „en particulier“ dans la phrase annonçant les matières de la formation spéciale, considérant que l'emploi de ce terme implique que l'énumération proposée n'est pas exhaustive, et que l'objet de la formation n'est dès lors pas clairement délimité dans la loi. Le Conseil d'Etat rappelle, par ailleurs, que dans les matières réservées à la loi formelle, l'exercice du pouvoir réglementaire par le Grand-Duc est subordonné à l'existence d'une disposition législative spécifiant les fins, les conditions et les modalités dans lesquelles un règlement grand-ducal peut être pris.

Suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et en tenant compte de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle dans son arrêt n° 108/13 du 29 novembre 2013, la Commission introduit un amendement à l'endroit du paragraphe 2 de l'article sous rubrique. Ainsi, les sujets à aborder lors de la formation des exploitants de services de taxi ont été clairement définis à l'alinéa 1. Le texte spécifie aussi que la formation se termine en cas de réussite par la délivrance d'un certificat de formation.

Les nouveaux alinéas 2 et 3 renvoient pour le surplus à un règlement grand-ducal pour le détail du programme et les modalités de cette formation. Le ministre pourra confier l'organisation de la formation ainsi que la tenue des cours et examens à un ou plusieurs organismes privés ou publics.

L'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. 5. (1) *L'exploitant de taxi apporte la preuve de sa capacité professionnelle en démontrant qu'il a suivi avec succès un cours de formation organisé par le ministre. La capacité professionnelle peut également résulter d'une pratique professionnelle effective et licite de trois ans comme conducteur de taxi.*

(2) Le cours de formation dont question au paragraphe 1^{er} porte ~~en particulier sur les aspects financiers, commerciaux, juridiques et organisationnels liés à l'exploitation d'une activité et sur la législation portant organisation du secteur des services de taxis. La participation à ce cours est attestée par un certificat, délivré par le ministre. La formation se clôture par un examen théorique. En cas de réussite à cet examen, la formation est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation.~~

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

Le ministre peut charger de l'exclusivité de la formation un ou plusieurs organismes publics ou privés.

Les frais de ce cours de formation sont à charge de l'intéressé.

Le 24 septembre 2015, la Commission décide d'ajouter un nouveau paragraphe 3 libellé comme suit à l'article sous rubrique:

(3) Il est institué une commission d'examen ayant pour mission d'arrêter le questionnaire de l'examen, de vérifier les présences des candidats ainsi que de valider la réussite à l'examen de capacité professionnelle d'exploitant de taxi.

La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de cette commission ainsi que les modalités d'organisation des examens sont déterminées par règlement grand-ducal.

La Commission du Développement durable décide de compléter l'article par un nouveau paragraphe 3, afin d'introduire dans la loi les dispositions constitutives de la commission d'examen qui figuraient dans le projet de règlement grand-ducal 1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation du secteur des services de taxis, 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, 4) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi et 5) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport. Cet amendement est à lire ensemble avec l'amendement n° 15 qui prévoit le montant de l'indemnité des membres de cette commission et des surveillants de l'examen et répond donc aux remarques exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 17 juillet 2015, dans lequel il suggère de créer, dans le projet de loi, une base légale permettant de fixer, par voie de règlement grand-ducal, les indemnités devant revenir aux membres de commissions administratives.

Par amendement du 10 décembre 2015, les paragraphes 2 et 3 de l'article sont relibellés comme suit:

*(2) Le cours de formation dont question au paragraphe 1^{er} porte sur les aspects financiers, commerciaux, juridiques et organisationnels liés à l'exploitation d'une entreprise et les spécificités de la réglementation liée à l'activité d'exploitant de taxi. La formation est organisée de manière modulaire et se clôture par des examens théoriques partiels. En cas de réussite à un examen partiel, la formation est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation. **La réussite à l'ensemble des examens partiels atteste la capacité professionnelle de l'exploitant de taxi.***

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

Le ministre peut charger de l'exclusivité de la formation un ou plusieurs organismes publics ou privés.

Les frais de ce cours de formation sont à charge de l'intéressé.

*(3) Il est institué une commission **de programme et d'examen** ayant pour mission **d'arrêter le programme, de valider les supports de formation**, d'arrêter le questionnaire de l'examen, de vérifier les présences des candidats ainsi que de valider la réussite à l'examen **de capacité professionnelle d'exploitant de taxi du module de formation traitant des spécificités de la réglementation liée à l'activité d'exploitant de taxi**.*

La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de cette commission ainsi que les modalités d'organisation des examens sont déterminées par règlement grand-ducal.

Cet amendement vise à tenir compte de l'organisation modulaire préconisée des cours de formation des exploitants de taxi et tient compte de la dernière mouture du règlement grand-ducal d'exécution de la loi et des quatre modules de formation y inscrits.

Ceci reflète la volonté de passer d'une logique d'examen global à une logique d'examens modulaires permettant la reconnaissance non seulement de la participation aux modules de formation offerts par un institut de formation externe, mais également des certificats de réussite de ces modules de formation. Il en résulte que chaque module de formation est clôturé par un examen partiel de module qui peut être réussi ou non.

L'avantage de distinguer selon des modules et de tenir compte d'examens partiels est d'éviter ainsi à l'intéressé un passage à un examen global qui comporte des questions sur des matières déjà contrôlées lors d'un examen antérieur, tout en laissant à l'intéressé la flexibilité de la planification de son curriculum.

En outre, le nouveau libellé reprend le nouvel intitulé de la Commission, alors que celle-ci, en plus d'organiser l'examen, établit également le programme de formation traitant des spécificités de la réglementation liée à l'activité d'exploitant de taxi et s'appelle partant „commission de programme et d'examen“.

Dans son troisième avis complémentaire, le Conseil d'Etat s'oppose formellement aux dispositions en projet, car il estime qu'elles sont incompatibles avec les exigences de la sécurité juridique.

Par amendement du 11 mars 2016, la commission parlementaire décide de supprimer l'article sous rubrique. Dans un esprit de simplification administrative, il est renoncé à l'exigence de la capacité professionnelle de l'exploitant de taxi, condition qui n'est pas indispensable pour l'exercice de la profession d'exploitant de taxi. En effet, vu le nombre limité de candidats concernés (sont exclus ceux qui ont une expérience professionnelle de trois ans et ceux qui exercent l'activité d'exploitant de taxi légalement au moment de l'entrée en vigueur de la loi), il est considéré qu'il s'agit d'une condition excessive par rapport au droit commun.

Article 6 initial (nouvel article 4)

Cet article a pour objet de régler le déroulement de la procédure administrative en vue de l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi ainsi que d'énoncer les mentions devant figurer obligatoirement sur le titre matériel à délivrer par le ministre au titulaire de la licence d'exploitation de taxi. Dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 6. (1) *Pour obtenir une licence d'exploitation de taxi, l'intéressé doit présenter au ministre, par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception, une demande indiquant ses nom(s) et prénom(s), le lieu et la date de sa naissance, le lieu de sa résidence normale ainsi que la zone pour le territoire de laquelle la demande est introduite.*

La demande doit être appuyée par les pièces suivantes:

- *pour les personnes physiques:*
 - a) *une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de l'intéressé;*
 - b) *une copie du certificat ou de toute autre pièce justificative, attestant la capacité professionnelle conformément à l'article 5;*
 - c) *une copie de l'autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales;*
- *pour les personnes morales:*
 - a) *une copie des statuts de la personne morale;*
 - b) *une attestation indiquant le(s) nom(s) et prénom(s), le lieu et la date de naissance ainsi que le lieu de la résidence normale de la personne physique qui assure la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi;*
 - c) *une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de la personne physique qui assure la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi;*

- d) *une copie du certificat ou de toute autre pièce justificative, attestant la capacité professionnelle de la personne physique qui assure la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi, conformément à l'article 5;*
- e) *une copie de l'autorisation d'établissement, délivrée sur base de la loi du 2 septembre 2011 précitée.*

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

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

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

(3) La licence d'exploitation de taxi délivrée par le ministre indique au moins le numéro de la licence, le(s) nom(s) et le(s) prénom(s) ou la raison sociale du titulaire de la licence, le numéro d'immatriculation du taxi ainsi que la durée de validité et la validité géographique de la licence.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- en tenant compte des observations faites à l'endroit de l'article 1^{er} en relation avec l'introduction de la nouvelle notion de „dirigeant“, il faut à chaque occurrence de l'expression „de la personne physique qui assure la direction effective et permanente de l'activité d'exploitant de taxi“, remplacer celle-ci par „du dirigeant“;
- au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, l'intéressé qui sollicite une licence d'exploitation de taxi, doit en faire une demande indiquant „ses nom(s) prénom(s), le lieu et la date de sa naissance, le lieu de sa résidence normale ainsi que la zone pour le territoire de laquelle la demande est introduite“. Or, selon l'article 3, paragraphe 1^{er}, ainsi que selon l'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 du projet de loi, la licence d'exploitation de taxi peut être demandée et accordée non pas seulement à une personne physique mais également à une personne morale. Se référer en relation avec les personnes morales à des notions telles que le nom et le prénom, le lieu et la date de naissance, ou encore le lieu de résidence normale, relève d'un vocabulaire inapproprié qui doit être redressé;
- sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat demande de remplacer l'expression „par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception“ par celle de „lettre recommandée avec avis de réception“;
- le Conseil d'Etat propose que les pièces visées à l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} pour l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi soient déterminées par la voie d'un règlement grand-ducal;
- le Conseil d'Etat note qu'aux termes de l'article 8, paragraphe 3, les intéressés à l'octroi d'une licence d'exploitation de taxi, dont la demande ne peut pas être satisfaite en raison du fait que le contingent de licences disponibles est épuisé, sont inscrits sur une liste d'attente dans l'ordre chronologique de leur présentation, la date du cachet postal faisant foi. Comme le texte cité attache des effets juridiques importants à la date du cachet postal, il est indispensable de disposer à l'endroit du paragraphe 1^{er} de l'article sous rubrique que les demandes en obtention d'une licence d'exploitation de taxi sont, sous peine d'irrecevabilité, à adresser au ministre moyennant courrier postal. Dans ce même contexte, le Conseil d'Etat note encore que, selon l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article sous rubrique, les demandes sont à adresser au ministre par lettre recommandée avec avis de réception. A cet égard, il donne à considérer que la date du cachet postal apposée sur l'enveloppe du courrier en question n'est pas nécessairement la même que celle figurant sur l'avis de réception, et voudrait mettre en garde contre les méprises qui peuvent en résulter;
- le paragraphe 2, alinéa 1^{er} dispose que le ministre doit, endéans les quinze jours de la réception, accuser réception de la demande en obtention d'une licence d'exploitation de taxi. L'accusé de réception ministériel doit informer le demandeur de toute pièce éventuellement manquante et doit indiquer le délai d'instruction de la demande ainsi que les voies de recours. Selon l'alinéa 2, au cas où une première demande est incomplète et que les pièces manquantes ont été demandées au requérant moyennant l'accusé de réception ministériel, l'envoi par le demandeur des pièces manquantes fait l'objet d'un nouvel accusé de réception ministériel, lequel fait courir le délai d'instruction indiqué au premier accusé de réception. Le Conseil d'Etat constate que la loi n'impose aucun délai

à l'intéressé dont la demande est incomplète pour envoyer au ministre les pièces manquantes que celui-ci a sollicitées. L'introduction d'un délai de forclusion pour compléter les demandes incomplètes paraît toutefois indispensable;

- le Conseil d'Etat est d'avis que la procédure d'octroi des licences d'exploitation de taxi doit être complètement revue et structurée différemment. L'article sous rubrique répond à la logique d'une décision administrative isolée que le ministre prend à l'égard d'un intéressé déterminé. L'article 8 (initial), paragraphe 4, par contre, répond à la logique d'une procédure d'octroi des licences vacantes précédée d'un appel public de candidatures. Selon le Conseil d'Etat, c'est cette dernière logique qui devrait prévaloir. Ainsi, les délais de procédure devraient être les mêmes pour tous les intéressés ayant répondu à l'appel public de candidatures, et non pas courir individuellement pour chacun d'eux suivant la date de réception de sa demande. La procédure débiterait par la publication de l'avis de vacance de licences contenant l'appel public aux candidatures. A partir de ce moment, plusieurs délais commencent à courir: le délai dans lequel les demandes doivent parvenir au ministre, le délai accordé aux candidats pour compléter leur demande si le ministre les y invite, le délai dans lequel le ministre doit prendre sa décision. La décision définitive du ministre devrait être précédée d'un avis adressé individuellement à tous les intéressés compris dans la procédure d'octroi, les informant de la décision que le ministre se propose de prendre à leur égard et portant invitation à lui faire tenir leurs observations dans un délai à déterminer, à l'expiration duquel le ministre prend sa décision qui est ensuite notifiée aux intéressés, avec indication des voies de recours s'il s'agit d'une décision de refus. En cas de refus d'octroi de licence vacante, la décision ministérielle doit se prononcer obligatoirement sur l'inscription du demandeur sur la liste d'attente;
- le paragraphe 3 détermine les mentions qui doivent obligatoirement figurer sur le titre de licence d'exploitation de taxi délivré par le ministre. Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il existe en pratique de nombreux cas d'homonymie de personnes, dans lesquels ces mentions ne suffisent pas à identifier de manière univoque le détenteur de la licence. Il demande donc aux auteurs de faire figurer obligatoirement sur le titre de licence le domicile ou le siège social du titulaire ainsi que le numéro d'identification national du titulaire;
- sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat propose de remplacer l'expression „raison sociale“ par celle de „dénomination de la société“.

A la lecture de ces remarques la Commission du Développement durable décide ce qui suit:

- afin de clarifier la structure du texte et d'apporter réponse aux commentaires du Conseil d'Etat, les dispositions de l'article 6 (initial) sont fusionnées avec les dispositions des paragraphes 4 et 5 de l'article 8 (initial). L'objectif est d'avoir une procédure simple et claire en matière d'obtention de licence d'exploitation de taxis par le recours à la procédure d'un avis de vacance publié au Mémorial pour la délivrance des licences d'exploitation de taxi nouvelles, sauf pour les „taxis zéro émissions“ où la procédure de délivrance est précisée dans un nouveau paragraphe 3;
- elle introduit un amendement à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} afin de préciser que la demande d'une licence d'exploitation de taxi ne peut se faire qu'après un avis de vacance publié au Mémorial. En outre, la possibilité d'une présentation de demande par voie informatique est insérée;
- l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} est supprimé, afin de donner suite à la remarque du Conseil d'Etat en matière des pièces à fournir, celles-ci étant finalement précisées dans le cadre d'un règlement grand-ducal d'exécution;
- les paragraphes 2 et 3 initiaux sont supprimés;
- le nouveau paragraphe 2 concerne la procédure de délivrance d'une licence de taxi ordinaire. Toute vacance sera publiée au Mémorial par un avis qui fixera les délais dans lesquels les intéressés en l'obtention d'une licence devront soumettre leurs demandes. Seuls les inscrits sur la liste d'attente pourront postuler pour l'obtention d'une licence. Vu qu'il n'existe plus qu'une seule liste d'attente, il pourrait, en cas de licences disponibles pour plusieurs zones géographiques, être demandé aux intéressés de fournir lors de leur demande un ordre de priorité d'attribution par zone géographique. Il a également été fait droit aux remarques du Conseil d'Etat au niveau des délais à prévoir. Ainsi, tout avis indique les délais à respecter et le demandeur sera informé de la décision prise par le ministre. L'attribution des licences ne se fera qu'après le délai donné pour formuler des observations de la part des demandeurs. La décision d'octroi sera finalement publiée au Mémorial;
- le nouveau paragraphe 3 concerne la procédure de délivrance d'une licence de „taxi zéro émissions“ où une demande peut se faire à tout moment et sans besoin d'être inscrit sur une liste d'attente. Tout

exploitant pourra ainsi obtenir une licence d'exploitation en dehors de la procédure d'avis, sous réserve de satisfaire aux critères d'obtention d'une licence pour un „taxi zéro émissions“. Il sera ainsi possible à des exploitants d'opérer rapidement un service de taxi sans passer par une liste d'attente, mais en respectant des critères écologiques stricts;

- le nouveau paragraphe 4 est similaire à l'article 8 (5) initial. Ce paragraphe oblige les exploitants à exploiter leur licence d'exploitation de taxis, soit à l'issue de la publication au Mémorial de l'avis ou de la notification de la décision d'attribution pour les licences d'exploitation de „taxi zéro émissions“;
- le nouveau paragraphe 5 est introduit afin de donner suite aux commentaires du Conseil d'Etat en ajoutant le domicile ou le siège social ainsi que le numéro d'identification national du titulaire de la licence, notamment pour des cas d'homonymie. L'information sur le type de taxi (ordinaire ou „taxi zéro émissions“) et le numéro de châssis de la voiture, identifiant univoque d'une voiture, ont en outre été ajoutés parmi les informations à figurer sur la licence d'exploitation.

L'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. 5. (1) Pour obtenir une licence d'exploitation de taxi suite à l'avis de vacance de licence visé au paragraphe 2, l'intéressé doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec avis de réception ou par voie informatique au moyen d'une connexion sécurisée et d'une authentification forte, une demande indiquant ses nom(s) et prénom(s), le lieu et la date de sa naissance, le lieu de sa résidence normale ainsi que la zone pour le territoire de laquelle la demande est introduite appuyée des pièces justificatives déterminées par règlement grand-ducal.

La demande doit être appuyée par les pièces suivantes:

– pour les personnes physiques:

- a) une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de l'intéressé;**
- b) une copie du certificat ou de toute autre pièce justificative, attestant la capacité professionnelle conformément à l'article 5;**
- c) une copie de l'autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales;**

– pour les personnes morales:

- a) une copie des statuts de la personne morale;**
- b) une attestation indiquant le(s) nom(s) et prénom(s), le lieu et la date de naissance ainsi que le lieu de la résidence normale de la personne physique qui assure la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi;**
- c) une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de la personne physique qui assure la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi;**
- d) une copie du certificat ou de toute autre pièce justificative, attestant la capacité professionnelle de la personne physique qui assure la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi, conformément à l'article 5;**
- e) une copie de l'autorisation d'établissement, délivrée sur base de la loi du 2 septembre 2011 précitée.**

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

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

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

(3) La licence d'exploitation de taxi délivrée par le ministre indique au moins le numéro de la licence, le(s) nom(s) et le(s) prénom(s) ou la raison sociale du titulaire de la licence, le numéro d'immatriculation du taxi ainsi que la durée de validité et la validité géographique de la licence.

(2) Pour les licences d'exploitation de taxi vacantes à l'issue de la période transitoire visée à l'article 26 et les licences devenues vacantes pour d'autres motifs, l'attribution de la licence d'exploitation vacante se fait via un avis de vacance publié au Mémorial. Cet avis fixe un délai, qui ne peut être inférieur à quatre semaines à compter de sa publication, pendant lequel les intéressés doivent présenter leur demande au ministre. L'avis indique la ou les zones de validité géographique des licences d'exploitation de taxi à attribuer.

Cet avis fixe aussi le délai, qui ne peut être inférieur à deux semaines, pour compléter les demandes incomplètes et le délai endéans lequel le ministre prend sa décision.

Le ministre informe les intéressés ayant présenté une demande complète endéans les délais de la décision qu'il se propose de prendre à leur égard au plus tard un mois avant la décision finale aux fins de recueillir leurs observations éventuelles. Ce délai ne peut pas être inférieur à deux semaines.

Les licences d'exploitation de taxi sont attribuées par le ministre d'après le rang de classement des intéressés sur la liste d'attente et, le cas échéant, selon l'ordre de priorité indiqué par les intéressés ayant présenté une demande complète suite à l'avis précité et remplissant les conditions fixées aux articles 3 et 4.

La décision définitive d'attribution est publiée au Mémorial.

(3) Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, les candidats pour une licence d'exploitation de taxi zéro émissions peuvent présenter une demande à tout moment. Le ministre accuse réception de la demande en obtention d'une licence d'exploitation de taxi endéans les quinze jours à compter de sa réception et, le cas échéant, informe l'intéressé de tout document manquant. L'accusé de réception indique le délai d'instruction de la demande et les voies de recours.

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

Les demandes non complètes dans le délai de 2 mois à partir de la date de réception de la demande d'obtention de licence sont considérées comme non-recevables.

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

La licence d'exploitation est attribuée par le ministre si la demande est complète.

(4) L'intéressé auquel est attribuée la licence d'exploitation de taxi doit commencer le service de taxis dans un délai de deux mois à compter de la délivrance de la licence d'exploitation de taxis.

(5) Toute licence d'exploitation de taxi délivrée par le ministre conformément à cet article indique au moins le numéro de la licence, le(s) nom(s) et le(s) prénom(s) ou la dénomination de la société ~~la raison sociale~~ du titulaire de la licence, le numéro d'identification national du titulaire, le domicile ou le siège social du titulaire, le type de taxi, le numéro d'immatriculation et le numéro de châssis du taxi ainsi que la durée de validité et le numéro de zone de validité géographique de la licence.

En date du 24 septembre 2015, la Commission donne le libellé suivant à l'article sous rubrique:

Art. 5. (1) Le nombre des licences d'exploitation de taxi est limité conformément à l'article 7, paragraphe 2. Les licences vacantes sont publiées par le ministre au moyen d'un avis à insérer au Mémorial. Dans cet avis, il fixe les délais dans lesquels s'inscrit la procédure d'octroi des licences vacantes à attribuer.

L'avis mentionne

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

plétées au plus tard, sous peine de forclusion, le délai pour compléter les demandes ne pouvant pas être inférieur à deux semaines,

e) la date à laquelle le ministre prend au plus tard la décision d'octroi.

Les demandes sont à adresser par écrit au ministre, à la suite de l'avis publié au Mémorial, soit par lettre recommandée avec avis de réception, soit par la voie électronique moyennant une authentification forte basée sur un certificat électronique délivré par une autorité de certification faisant partie de la liste de confiance numérique luxembourgeoise. Elles doivent contenir les indications et être appuyées des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.

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

Les licences d'exploitation de taxi sont attribuées par le ministre d'après le rang de classement des intéressés sur la liste d'attente et, le cas échéant, selon l'ordre de priorité indiqué par les intéressés ayant présenté une demande complète suite à l'avis précité, publié au Mémorial, et remplissant les conditions fixées aux articles 3 et 4.

(2) Par dérogation au paragraphe 1^{er}, les candidats pour une licence d'exploitation de taxi zéro émissions peuvent présenter à tout moment par voie électronique moyennant une authentification forte une demande pour l'octroi d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions pour une zone de validité géographique déterminée. Le ministre accuse réception de la demande en obtention d'une licence d'exploitation de taxi endéans les quinze jours à compter de sa réception et, le cas échéant, informe l'intéressé de tout document manquant. L'accusé de réception indique le délai d'instruction de la demande. ~~et les voies de recours.~~

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

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

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

La licence d'exploitation est attribuée par le ministre si la demande est complète **et dans la limite du nombre maximal annuel de licences d'exploitation zéro émissions visé au paragraphe 3 de l'article 7 et du nombre maximal total de licences d'exploitation de taxi visé au paragraphe 4 de l'article 7. Le traitement des demandes se fait selon l'ordre de réception des demandes. L'horodatage de la réception de celle-ci faisant foi.**

(3) L'intéressé auquel est attribuée la licence d'exploitation de taxi doit commencer le service de taxis dans un délai de deux mois à compter de la délivrance de la licence d'exploitation de taxis.

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

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

La Commission décide en effet de suivre les propositions du Conseil d'Etat. En outre, elle introduit deux amendements, motivés comme suit:

- au paragraphe 2, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il ne ressort pas clairement de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 3 initial (nouveau paragraphe 2) que la licence demandée est valable uniquement pour une zone de validité géographique déterminée. La Commission décide d'introduire un amendement en ce sens. Les précisions apportées à l'alinéa 1^{er} clarifient le fait que la licence d'exploitation de taxi „zéro émissions“ est elle aussi seulement valable pour une zone de validité géographique déterminée.

En outre, il est précisé, à l'alinéa 5, que cette demande doit être faite par voie électronique, que l'horodatage de la réception fait foi et que les demandes sont accordées dans la limite du nombre maximal de ce type de licences d'exploitation de taxis.

- Au paragraphe 4, il est tenu compte du fait qu'il existe non seulement deux types de taxis mais aussi deux types de licences qui sont délivrées soit conformément à la procédure de l'article 5 paragraphe 1^{er} soit conformément à l'article 5 paragraphe 2. Ce type est aussi à inscrire sur la licence d'exploitation de taxi pour des raisons de sécurité juridique à côté de la mention du type de taxi. A noter que cette manière de procéder a permis de renoncer à définir les deux types de licences d'exploitation des taxis dans la liste de définitions, ce qui aurait alors entraîné de préciser à chaque fois dans le texte si les dispositions s'appliquent aux deux types de licences ou non.

Par amendement du 10 décembre 2015, la Commission donne le libellé suivant au paragraphe 2 de l'article:

(2) Par dérogation au paragraphe 1^{er}, les candidats pour une licence d'exploitation de taxi zéro émissions peuvent présenter à tout moment par voie électronique moyennant une authentification forte une demande pour l'octroi d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions pour une zone de validité géographique déterminée à condition de joindre la preuve qu'il dispose ou est en cours d'acquisition d'un véhicule zéro émissions. Elle doit contenir les indications et être appuyée des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.

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

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

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

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

La licence d'exploitation est attribuée par le ministre si la demande est complète et dans la limite du nombre maximal annuel de licences d'exploitation zéro émissions visé au paragraphe 3 de l'article 7 et du nombre maximal total de licences d'exploitation de taxi visé au paragraphe 4 de l'article 7. Le traitement des demandes se fait selon l'ordre de réception des demandes. L'horodatage de la réception de celle-ci faisant foi.

Par le biais de cet amendement, il est donné suite à l'interrogation du Conseil d'Etat quant à savoir si l'exigence d'un contrat d'achat ou de crédit-bail d'une voiture zéro émissions est une condition d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions. Afin de respecter le parallélisme des formes pour les licences d'exploitation de taxi et les licences d'exploitation de taxi zéro émissions, il est fixé dans la loi la condition de joindre la preuve de la disposition ou d'une acquisition en cours d'une telle voiture en reléguant à un règlement grand-ducal l'ensemble des pièces justificatives à apporter. Cet amendement est à lire ensemble avec l'amendement 5.

Pour finir, par amendement du 11 mars 2016, la Commission donne le libellé suivant aux paragraphes 2 et 3 de l'article:

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

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

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

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

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

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

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

Il est ainsi fait droit aux observations du Conseil d'Etat, tout en ne précisant pas outre mesure la nature exacte du contrat d'achat alors qu'il existe différents types de contrats dans lesquels l'Etat ne souhaite pas s'immiscer et qu'il est hautement improbable qu'un concessionnaire de voitures accepte des clauses de type clause suspensive. Il importe seulement qu'une date de livraison soit indiquée.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

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

L'avis mentionne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7 initial (nouvel article 5)

L'article sous rubrique définit les conditions de validité de la licence. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

***Art. 7. (1)** La licence d'exploitation de taxi est strictement personnelle et incessible.*

Elle ne peut faire l'objet d'aucune cession à quelque titre que ce soit.

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

Tout conducteur d'un taxi doit exhiber la licence d'exploitation de taxi sur demande des membres de la police grand-ducale et des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, chargés de l'exécution de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

Par dérogation à ce qui précède, au cas où un taxi ne peut être mis en service, l'exploitant de taxi peut demander au moyen d'un formulaire préétabli l'extension temporaire de la validité d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité à un taxi de remplacement. L'accusé de réception de cette demande vaut extension temporaire de la validité de la licence d'exploitation de taxi pour une durée unique ne pouvant excéder 72 heures à compter de la réception de l'accusé de réception.

Avant l'expiration du délai de 72 heures, l'exploitant de taxi doit demander auprès du ministre confirmation de cette extension temporaire. Une telle extension temporaire au-delà du délai de 72 heures ne peut être accordée que pour une durée ne pouvant excéder la période strictement nécessaire pour la remise en service ou le remplacement définitif dudit taxi.

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

Une licence d'exploitation de taxi en cours de validité peut, sur demande écrite de l'exploitant de taxi, avec pièces justificatives à l'appui, être transcrite par le ministre sur un autre taxi, en cas

de remplacement définitif du taxi pour lequel la licence a été initialement délivrée, pour la durée de validité et dans les conditions y inscrites.

(3) La licence d'exploitation de taxi est valable sur le territoire d'une zone, telle que définie à l'article 8.

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

Le lieu du déchargement reste libre.

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

Elle perd sa validité de plein droit:

- en cas de non-respect des dispositions prévues au paragraphe (5) de l'article 8;*
- en cas de non-utilisation pendant un délai de deux mois consécutifs;*
- en cas de cessation de l'activité d'exploitant de taxi;*
- si le titulaire n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi;*
- en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers.*

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

(5) En cas de départ du titulaire de la licence d'exploitation de taxi, une licence provisoire pour une durée allant jusqu'à six mois peut être délivrée afin de permettre l'engagement d'une nouvelle personne physique assurant la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi, remplissant les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues aux articles 3 à 5.

Cette licence provisoire peut être renouvelée une seule fois pour un nouveau terme de six mois.

(6) Sans préjudice des dispositions prévues au paragraphe (4), le ministre peut décider d'attribuer, par dérogation à l'ordre d'attribution prévu au paragraphe (4) de l'article 8, au repreneur d'une activité d'exploitant de taxi la ou les licences d'exploitation de taxi en cause, à condition

- a) qu'une demande afférente de l'ancien titulaire et/ou du repreneur parvienne au ministre avant l'expiration du délai dont question au paragraphe (4) de l'article 8,*
- b) que le repreneur remplisse les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues aux articles 3 à 5 et*
- c) qu'il est établi que l'attribution de la ou des licences au repreneur ne procure aucun avantage de quelque nature que ce soit ni à l'ancien titulaire ni à son ou ses ayants droit.*

Afin de vérifier la condition visée sous c), le ministre peut s'entourer de toutes les informations et pièces qu'il juge utiles.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- la deuxième phrase du paragraphe 1^{er} est redondante par rapport à la première phrase du même paragraphe et doit être supprimée;*
- à l'alinéa 2 du paragraphe 2, la partie de phrase „chargés de l'exécution de la présente loi et de ses règlements grand-ducaux“ est à omettre, alors qu'elle est sans apport normatif réel. Sur le plan rédactionnel, il faut écrire „Police grand-ducale“ et „Administration des douanes et accises“;*
- à l'alinéa 3 du paragraphe 2, il est à noter que le ministre ne prend aucune décision sur l'extension demandée, puisque „l'accusé de réception de cette demande vaut extension temporaire de la validité de la licence“. En réalité, il s'agit donc d'une notification qui est faite au ministre. La preuve du transfert temporaire de licence résulte de l'accusé de réception de la notification. Les soixante-douze*

heures, pendant lesquelles le transfert temporaire de licence est valable, commencent à courir à partir du moment de la réception de l'accusé de réception par l'exploitant de taxi. Si l'accusé de réception lui parvient par la voie postale, le point de départ du délai est le plus souvent incontrôlable. Le Conseil d'Etat suggère donc, dans l'intérêt de la simplification administrative, de remplacer la procédure écrite par une procédure électronique en ligne. Après s'être identifié moyennant un procédé fiable sur un site internet sécurisé du Gouvernement, l'exploitant de taxi remplira un formulaire en ligne et obtiendra séance tenante une attestation électronique certifiant le transfert temporaire de la licence d'exploitation d'un taxi vers un autre. L'attestation électronique devra contenir tous les éléments caractérisant le transfert temporaire et indiquer, plus particulièrement, la date et l'heure de l'expiration de sa durée de validité. Une copie imprimée de l'attestation devra être attachée à la licence d'exploitation de taxi dont elle atteste le transfert temporaire et se trouver obligatoirement, avec celle-ci, parmi les documents de bord du taxi de remplacement. Une éventuelle prolongation du délai de validité du transfert temporaire de licence se fera de manière analogue. La remise en service du taxi couvert par la licence d'exploitation de taxi temporairement transférée, doit également être notifiée au ministre par la voie électronique, cette notification mettra fin au transfert temporaire de licence;

- l'alinéa 6 du paragraphe 2 prévoit la possibilité de la transcription définitive d'une licence d'exploitation d'un taxi sur un autre. La transcription peut se faire par le ministre, sur demande écrite de l'exploitant de taxi, avec pièces justificatives à l'appui. Le Conseil d'Etat demande aux auteurs d'énumérer les pièces justificatives à joindre à la demande, le cas échéant dans un règlement grand-ducal, afin d'écartier d'emblée toute possibilité d'une interprétation éventuellement abusive de cette disposition;
- au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, le Conseil d'Etat estime qu'il faut préciser que la licence d'exploitation de taxi est valable sur le territoire „d'une seule zone“;
- le paragraphe 4 énonce une série de causes qui entraînent de plein droit la perte de la validité d'une licence d'exploitation de taxi. Parmi ces causes figure la suivante: „si le titulaire n'assume plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi“. Le libellé est adapté à la situation d'une licence d'exploitation de taxi accordée à une personne physique. Dans le cas, par contre, d'une personne morale, une certaine ambiguïté s'installe. Aux termes de l'article 3, une licence d'exploitation de taxi peut être accordée à une personne morale, qui est alors titulaire de la licence. L'entreprise exploitant un service de taxis est dirigée par une personne physique, qui n'est pas titulaire de la licence, mais qui doit remplir les conditions de capacité professionnelle et d'honorabilité requises. Dans cette hypothèse, la cause précitée de perte de validité de la licence conduirait à un illogisme, dans la mesure où la personne morale ne cesse pas son activité;
- le paragraphe 5 soulève la même problématique dans la mesure où il y est encore une fois question du titulaire de la licence. Cette fois-ci, le contexte est toutefois différent. Le paragraphe traite du cas du départ du titulaire de la licence d'exploitation de taxi. C'est donc manifestement le cas d'une personne morale qui perd son dirigeant qui est visé. A la lecture de cette disposition, il semble que ce soit le dirigeant qui est à considérer comme titulaire de la licence et non pas la personne morale elle-même. Pour régler le cas du départ du dirigeant d'une entreprise d'exploitation de taxi et de permettre à celle-ci de continuer son activité temporairement sans dirigeant qualifié, le Conseil d'Etat recommande aux auteurs de s'inspirer du libellé de l'article 29 de la loi précitée du 2 septembre 2011;
- d'après le paragraphe 6, le ministre peut, sous certaines conditions, déroger à l'ordre d'attribution des licences d'exploitation de taxi tel qu'il est fixé à l'article 8, paragraphe 4 initial, au profit de l'entrepreneur qui reprend une activité de taxi déjà existante. Le Conseil d'Etat est d'avis que, dans le présent contexte, le verbe „pouvoir“ est mal à propos, alors qu'il fait sous-entendre que le ministre peut à sa guise refuser l'attribution des licences, même si les conditions pour le faire sont remplies. Le Conseil d'Etat voit cette possibilité de dérogation d'un œil critique. En effet, la possibilité de dérogation n'est entourée d'aucun critère de nature à cerner l'exceptionnel et à guider le ministre dans sa décision. Le pouvoir de dérogation qu'il est prévu de conférer au ministre est un pouvoir discrétionnaire absolu qui n'est pas circonscrit. Afin de mieux cadrer le caractère discrétionnaire de la disposition sous examen et d'éviter ainsi des recours en justice, le Conseil d'Etat demande que le texte soit assorti d'un minimum de critères. Il estime qu'il faut accorder au ministre une compétence liée, l'obligeant à attribuer les licences lorsque les conditions pour ce faire sont remplies. Les conditions auxquelles la dérogation précitée est liée sont au nombre de trois.

La première condition (point a) exige qu'„une demande afférente de l'ancien titulaire et/ou du repreneur parvienne au ministre avant l'expiration du délai dont question au paragraphe (4) de l'article 8“. Il est mal à propos de parler d'un „ancien titulaire“, à un moment où celui-ci est toujours le titulaire effectif de la licence; il faut en conséquence supprimer le mot „ancien“. L'expression „et/ou“, qui ne convient pas à un acte normatif, doit être remplacée par la conjonction „et“.

Comme l'attribution au repreneur intéressé de la ou des licences d'exploitation de taxi est liée à la reprise par celui-ci de „l'activité d'exploitant de taxi“, il serait indiqué d'exiger pour la mise en œuvre de la dérogation la production par les parties de la convention en vertu de laquelle la reprise de l'„activité d'entrepreneur de taxi“ doit avoir lieu.

Le Conseil d'Etat considère qu'il faut abandonner la condition figurant sous le point c), car il estime que cette exigence est irréaliste, même si elle se comprend au regard de la règle voulant que les licences d'exploitation de taxi soient strictement personnelles et ne puissent pas constituer une valeur monnayable dans le chef de leurs titulaires. En fait, l'attribution dérogatoire de la ou des licences d'exploitation de taxi au repreneur de l'activité de taxi est cependant intimement liée à la reprise par celui-ci de l'entreprise de taxi, dont la valeur vénale revenant au cédant ou à ses ayants droit est très largement tributaire de l'octroi dérogatoire au nom du repreneur intéressé des licences jusqu'ici exploitées par l'entreprise en cause.

A la lecture de ces commentaires, la commission parlementaire décide ce qui suit:

- il est fait droit à la remarque du Conseil d'Etat d'introduire à l'alinéa 3 du paragraphe 2 la notification de l'extension temporaire par voie informatique;
- l'alinéa 4 du paragraphe 2 est rendu plus lisible et il y est précisé qu'il n'y a qu'une seule extension possible au-delà de 72 heures au lieu de citer une confirmation d'une extension;
- l'alinéa 6 du paragraphe 2 est modifié pour biffer le terme générique de pièces justificatives et de préciser que la transcription n'est possible que pour un taxi de même type;
- il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat en précisant dans un nouvel alinéa 7 la liste des pièces à joindre en cas de transcription, dont notamment la preuve qu'il s'agit d'une voiture du même type et la preuve de mise hors service du taxi d'origine;
- au paragraphe 3, il est fait droit au commentaire du Conseil d'Etat. En outre, il convient d'adapter la référence;
- au paragraphe 4, il est fait droit aux commentaires du Conseil d'Etat, en précisant que peut être visé le titulaire personne physique aussi bien que le dirigeant d'une société commerciale;
- concernant le paragraphe 5 alinéas 1 et 2 qui visent le départ d'un dirigeant d'une société commerciale et non du titulaire qui peut être personne physique ou une société commerciale, il est fait droit aux commentaires du Conseil d'Etat en adaptant le libellé par inspiration de l'article 25 de la loi du 2 septembre 2011;
- le paragraphe 6 est amendé pour donner suite aux remarques du Conseil d'Etat qui déplore une procédure difficile à mettre en œuvre pour le cas d'une reprise d'activité, par le remplacement du point c) et du dernier alinéa actuel par des points c) à e) nouveaux prévoyant l'obligation pour le repreneur et le titulaire de joindre à leur demande de reprise d'activité une copie de la convention de reprise ainsi qu'une preuve qu'ils ont payé tous les deux les charges sociales et fiscales dues. Il s'agit aussi désormais d'une compétence liée pour le ministre lorsque les conditions sont respectées.

Au regard de ce qui précède, le nouvel article 5 se lira comme suit:

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

Elle ne peut faire l'objet d'aucune cession à quelque titre que ce soit.

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

Tout conducteur d'un taxi doit exhiber la licence d'exploitation de taxi sur demande des membres de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, chargés de l'exécution de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

*Par dérogation à ce qui précède, au cas où un taxi ne peut être mis en service, l'exploitant de taxi demande peut demander par voie informatique au moyen d'une connexion sécurisée et d'une authentification forte au moyen d'un formulaire préétabli l'extension temporaire de la validité d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité à un taxi de remplacement. **L'accusé de***

~~réception de cette demande vaut extension temporaire de la validité de la licence d'exploitation de taxi. L'extension temporaire est notifiée à l'exploitant de services de taxi par voie électronique au moyen d'une connexion sécurisée et d'une authentification forte et indique la date et l'heure de l'expiration de la durée de validité. La durée de validité d'une extension temporaire ne peut pas dépasser 72 heures pour une durée unique ne pouvant excéder 72 heures à compter de la notification. L'émission de l'extension la réception de l'accusé de réception et n'est valable que pour un taxi.~~

~~Avant l'expiration du délai de 72 heures, l'exploitant de taxi doit demander auprès du ministre confirmation de cette extension temporaire. Une telle une nouvelle extension temporaire pour un taxi au-delà du délai de 72 heures ne peut être accordée que pour une durée ne pouvant excéder la période strictement nécessaire pour la remise en service ou le remplacement définitif dudit taxi.~~

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

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

La demande de transcription doit être appuyée:

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

(3) La licence d'exploitation de taxi est valable sur le territoire d'une seule zone, telle que définie à l'article 7.

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

Le lieu du déchargement reste libre.

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

Elle perd sa validité de plein droit:

- a) en cas de non-respect des dispositions prévues au paragraphe 4 de l'article 6;
- b) en cas de non-utilisation pendant un délai de deux mois consécutifs;
- c) en cas de cessation de l'activité d'exploitant de taxi;
- d) si le titulaire personne physique ou le dirigeant d'une société commerciale n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi;
- e) en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

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

(5) En cas de départ du dirigeant, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. titulaire de la licence d'exploitation de taxi, 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 d'une nouvelle personne physique assurant la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi, remplissant les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues aux articles 3 et 4.

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

(6) Sans préjudice des dispositions prévues au paragraphe 4, le ministre attribue, par dérogation à l'ordre la procédure d'attribution prévue au paragraphe (4) de l'article 8, au repreneur d'une activité d'exploitant de taxi la ou les licences d'exploitation de taxi en cause, à condition

- a) qu'une demande afférente de l'ancien du titulaire et/ou du repreneur parvienne au ministre avant l'expiration du délai dont question au paragraphe (4) de l'article 8,
- b) que le repreneur remplisse les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues aux articles 3 et 4 à 5 et,
- e) qu'il est établi que l'attribution de la ou des licences au repreneur ne procure aucun avantage de quelque nature que ce soit ni à l'ancien titulaire ni à son ou ses ayants droit.
- c) que la convention de reprise parvienne au ministre et ne donne pas de valeur pécuniaire intrinsèque à la ou les licences d'exploitation de taxi,
- d) que des certificats d'imposition établis par l'Administration des contributions et d'Administration de l'enregistrement et des domaines certifient que le titulaire et le repreneur sont en règle avec leurs obligations fiscales, et
- e) que des attestations officielles certifient que le titulaire et le repreneur sont en règle avec leurs obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale au Grand-Duché de Luxembourg.

Afin de vérifier la condition visée sous c), le ministre peut s'entourer de toutes les informations et pièces qu'il juge utiles.

Article 8 initial (nouvel article 6)

L'article 8 traite du nombre, de l'octroi et de la validité des licences d'exploitation de taxi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 8. (1) Pour la détermination de la validité géographique et du nombre de licences d'exploitation de taxi, le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est divisé en treize zones au maximum. Ces zones sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(2) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone est déterminé pour chaque zone. Ce nombre maximal ainsi que les modalités de sa fixation sont arrêtés par règlement grand-ducal.

(3) Les demandes en obtention d'une licence d'exploitation de taxi dépassant le nombre maximal de licences dont question au paragraphe (2) sont inscrites sur une liste d'attente dans l'ordre chronologique de leur présentation, la date du cachet postal faisant foi. En cas d'égalité, l'inscription sur la liste d'attente se fait par tirage au sort, en présence des parties concernées.

Cette liste d'attente est dressée et tenue par le ministre et peut être consultée à tout moment par tout intéressé, sans déplacement des pièces. Les modalités de la tenue et de l'organisation de la liste d'attente peuvent être définies par règlement grand-ducal.

Sans préjudice du paragraphe (2) de l'article 6, le ministre informe l'intéressé, le cas échéant, de la date d'inscription, de son rang de classement ainsi que de la durée de validité de l'inscription sur la liste d'attente.

L'inscription sur la liste d'attente ne dispense pas l'intéressé de présenter une demande conformément à l'article 6, suite à la publication au Mémorial de l'avis dont question au paragraphe (4). L'inscription est strictement personnelle et incessible et ne peut faire l'objet d'aucune cession à quelque titre que ce soit.

L'inscription est valable pour une durée de cinq ans et doit être renouvelée à l'initiative de l'intéressé. A cette fin, l'intéressé doit adresser, par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception, une demande de maintien sur la liste d'attente au moins trois mois avant expiration du délai de cinq ans. L'intéressé, ayant introduit une demande de maintien conformément aux dispositions ci-avant, se voit attribuer un nouveau rang de classement au moins équivalent au rang antérieur. Le ministre l'informe, au plus tard endéans le mois à compter de la réception de la demande de maintien, des suites y réservées et, le cas échéant, de la date du renouvellement, de son rang de classement ainsi que de la durée de validité de son inscription sur la liste d'attente.

N'est pas inscrit sur la liste d'attente, l'intéressé

- *qui ne remplit pas les conditions en vue de l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi, prévues aux articles 3 à 5;*
- *dont la demande est incomplète;*
- *qui a fait l'objet d'une mesure administrative dont question à l'article 21;*
- *qui figure déjà sur la liste d'attente sous quelque forme que ce soit.*

Est rayé d'office de la liste d'attente, l'intéressé

- *qui ne renouvelle pas son inscription dans les conditions du présent paragraphe;*
- *qui est avisé par le ministre qu'il est en rang utile pour l'obtention de la licence d'exploitation de taxi.*

(4) Les licences d'exploitation de taxi à créer ou qui deviennent vacantes font l'objet d'un avis qui sera publié au Mémorial. Cet avis fixera un délai, qui ne peut être inférieur à quatre semaines à compter de sa publication, pendant lequel les intéressés doivent présenter leur demande au ministre par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception, et indiquera la zone sur le territoire de laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable.

Sans préjudice des dispositions de l'article 7 (6), les licences d'exploitation de taxi sont délivrées par le ministre d'après leur rang de classement sur la liste d'attente, aux intéressés ayant présenté une demande conformément aux dispositions de l'alinéa précédent et remplissant les conditions fixées par la présente loi.

Par dérogation à ce qui précède, en l'absence d'une demande provenant d'un intéressé inscrit sur la liste d'attente ou en cas de défaut de liste d'attente, ainsi que lorsque le nombre de licences à créer ou qui deviennent vacantes est supérieur au nombre de demandes présentées par des intéressés inscrits sur la liste d'attente, les demandes sont traitées dans l'ordre chronologique de leur présentation. La date du cachet postal fait foi.

En cas d'égalité, l'attribution de la licence d'exploitation de taxi se fait par tirage au sort, en présence des parties concernées.

(5) L'intéressé, avisé par le ministre qu'il est en rang utile pour l'obtention de la licence d'exploitation de taxi, doit commencer le service de taxis dans un délai de deux mois à compter de cette information.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- selon le paragraphe 1^{er}, le territoire du Luxembourg est divisé pour la détermination de la validité géographique et du nombre des licences d'exploitation de taxi, en treize zones au maximum à arrêter par règlement grand-ducal. Le projet de règlement grand-ducal précité arrête le nombre de zones à six. Chaque licence d'exploitation de taxi n'est valable que pour une seule zone géographique. Selon le paragraphe 2, le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer est fixé séparément pour chaque zone. Il y est disposé en outre que „le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi ainsi que les modalités de sa fixation sont arrêtés par règlement grand-ducal“. Le Conseil d'Etat considère que les dispositions de ces deux paragraphes ne sont pas formulées de manière suffisamment précise pour répondre aux exigences de l'article 32(3) de la Constitution. Le zonage du territoire national en vue de déterminer les limites de la validité géographique des licences, ainsi que le contingentement de celles-ci constituent en effet des restrictions à la liberté de commerce garantie par l'article 11(6) de la Constitution, qui érige ces restrictions en matières réservées à la loi formelle. Dans ces matières, l'exercice du pouvoir réglementaire par le Grand-Duc est subordonné à l'existence d'une disposition législative spécifiant les fins, les conditions et les modalités dans lesquelles un règlement grand-ducal peut être pris, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Le Conseil d'Etat s'oppose donc formellement aux dispositions des paragraphes 1^{er} et 2 de l'article sous rubrique. Dans la mesure où les auteurs de la loi en projet entendent maintenir le zonage dans la forme actuellement proposée, il exige de fixer le nombre des zones et éventuellement leur délimitation par référence à un plan à annexer, directement à l'alinéa 1^{er} du texte et demande d'inscrire à l'alinéa 2 les conditions et les modalités selon lesquelles le règlement grand-ducal déterminera le nombre de licences d'exploitation de taxi;
- le paragraphe 3 institue une liste d'attente où figurent par rang d'ordre les intéressés à une licence d'exploitation de taxi. Le rang d'inscription sur la liste sert en principe de critère en vue de l'attribution

des licences d'exploitation de taxi devenant vacantes ultérieurement. Etant donné que la liste d'attente tire sa raison d'être du contingentement des licences d'exploitation de taxi, lui-même en opposition au principe constitutionnel de la liberté de commerce, la réglementation de la liste tombe dans le giron des matières réservées par la Constitution à la loi formelle. Il s'ensuit qu'il n'est pas possible, comme mentionné à l'alinéa 2, de définir les modalités de la tenue et l'organisation de la liste d'attente par règlement grand-ducal. Les conditions, les fins et les modalités dans lesquelles un règlement grand-ducal peut être pris doivent en effet figurer dans la loi formelle. Le Conseil d'Etat s'oppose donc formellement aux dispositions de l'alinéa 2 du paragraphe 3. Il est de l'avis que les modalités de la tenue et de l'organisation de la liste d'attente doivent être réglées directement dans la loi.

Le principe de la liste d'attente est énoncé à l'alinéa 1^{er}. Pour les raisons exposées ci-dessus, les modalités de fonctionnement de la liste doivent être précisées dans la loi. Les éléments qui figurent dans le texte ne permettent pas de s'expliquer avec certitude de quelle manière le classement des intéressés doit se faire et quelles en sont au juste les conséquences et risque, de l'avis du Conseil d'Etat, de poser problème à l'égard du principe d'égalité inscrit à l'article 10^{bis} de la Constitution. En présence de textes peu clairs, le Conseil d'Etat demande de revoir ceux-ci et de fournir des explications quant au déroulement précis de la procédure de classement et de ses conséquences. En attendant, il réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel;

- le paragraphe 4 contient une partie des règles régissant l'octroi des licences d'exploitation de taxi, tandis qu'une autre partie de ces règles se retrouve à l'article 6 initial. Dans l'intérêt d'une meilleure intelligibilité du texte, il serait souhaitable de réunir dans une même disposition toutes les règles concernant l'octroi des licences d'exploitation de taxi.

A la dernière phrase de l'alinéa 2 in fine, il faut préciser les dispositions visées par l'expression „les conditions fixées par la présente loi“;

- le paragraphe 5 prévoit que l'intéressé ne peut pas commencer le service de taxi avant d'être titulaire d'une licence d'exploitation de taxi. Le Conseil d'Etat a donc du mal à comprendre que le délai en question ne commence pas avec la délivrance de la licence d'exploitation de taxi.

A la lecture des remarques de la Haute Corporation, la Commission décide ce qui suit:

- les paragraphes 1 et 2 sont modifiés pour faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat qui déplore la non-conformité avec l'article 32(3) de la Constitution, premièrement, en fixant dans la loi le nombre de zones et en joignant le plan ainsi que la subdivision géographique de ces zones en annexe du présent texte et, deuxièmement, en précisant dans le texte même de la loi le nombre maximal des licences d'exploitation de taxis par zones et la manière dont ce nombre est fixé pour les différentes zones;
- le paragraphe 3 vise l'instauration de la dérogation au quota pour les „taxis zéro émissions“;
- les paragraphes 4 et 5 anciens ont été transférés à l'article 6 (initial);
- le nouveau paragraphe 4 précise le fonctionnement de la liste d'attente. Tout d'abord une procédure autonome et une possibilité d'inscription à tout moment sur la liste d'attente a été introduite. La réécriture de ce paragraphe permet aussi une meilleure gestion de la liste d'attente qui sera gérée électroniquement via *myguichet.lu* et répond aussi bien aux défauts des listes d'attente dans certaines communes qu'à la volonté de flexibilité pour le demandeur qui pourra fixer le choix de la zone géographique dans laquelle il veut exercer au moment même de la procédure d'attribution.

En outre, chacun pourra s'inscrire sur la liste d'attente sans devoir nécessairement disposer dès son inscription de toutes les autorisations nécessaires. Ceci dans l'optique de simplification administrative et dans le but de ne pas imposer de lourdes charges à l'intéressé pour une éventuelle attribution n'ayant lieu que dans quelques années.

Vu la taille potentiellement élevée de la liste d'attente, l'inscription se fait exclusivement par voie informatique dans un cadre sécurisé accessible par authentification forte. Chaque inscription peut se prévaloir d'un horodatage unique permettant ainsi un classement par ordre d'inscription univoque. Pour des raisons de protection des données, seul un accès au rang est prévu par l'inscrit lui-même. La durée de validité de l'inscription est limitée à un an;

- il est également fait droit à l'observation du Conseil d'Etat en précisant et simplifiant la procédure de renouvellement d'inscription sur la liste d'attente qui se fait aussi uniquement par voie électronique et en précisant que l'inscription vaut jusqu'à l'attribution d'une licence d'exploitation de taxi ou à la radiation de la liste d'attente;

- les alinéas 6 et 7 sont adaptés au nouveau fonctionnement de la liste d'attente.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 6. (1) Pour la détermination de la validité géographique et du nombre de licences d'exploitation de taxi, le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est divisé **en treize zones au maximum. Ces zones sont arrêtées par règlement grand-ducal en 6 zones géographiques reprises dans le plan en annexe.**

(2) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone géographique est déterminé pour chaque zone par rapport aux licences émises sous le régime de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis sans dépasser un total de 550 licences d'exploitation de taxi. Ce nombre maximal ainsi que les modalités de sa fixation sont arrêtés par règlement grand-ducal.

(3) Ce nombre maximal peut être dépassé pour les taxis zéro émissions qui obtiennent une licence d'exploitation de taxi conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3.

(4) Les licences d'exploitation de taxi à créer ou qui deviennent vacantes font l'objet d'un avis qui sera publié au Mémorial. Cet avis fixera un délai, qui ne peut être inférieur à quatre semaines à compter de sa publication, pendant lequel les intéressés doivent présenter leur demande au ministre par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception, et indiquera la zone sur le territoire de laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable.

Sans préjudice des dispositions de l'article 7 (6), les licences d'exploitation de taxi sont délivrées par le ministre d'après leur rang de classement sur la liste d'attente, aux intéressés ayant présenté une demande conformément aux dispositions de l'alinéa précédent et remplissant les conditions fixées par la présente loi.

Par dérogation à ce qui précède, en l'absence d'une demande provenant d'un intéressé inscrit sur la liste d'attente ou en cas de défaut de liste d'attente, ainsi que lorsque le nombre de licences à créer ou qui deviennent vacantes est supérieur au nombre de demandes présentées par des intéressés inscrits sur la liste d'attente, les demandes sont traitées dans l'ordre chronologique de leur présentation. La date du cachet postal fait foi.

En cas d'égalité, l'attribution de la licence d'exploitation de taxi se fait par tirage au sort, en présence des parties concernées.

(5) L'intéressé, avisé par le ministre qu'il est en rang utile pour l'obtention de la licence d'exploitation de taxi, doit commencer le service de taxis dans un délai de deux mois à compter de cette information.

(4) Il existe une seule liste d'attente et l'inscription unique vaut pour toutes les zones.

Tout intéressé peut faire une demande d'inscription sur la liste d'attente en indiquant le(s) nom(s) et le(s) prénom(s) ou la dénomination de la société, le numéro d'identification national du titulaire ou du dirigeant et le domicile ou le siège social du titulaire.

Les demandes sont inscrites dans l'ordre chronologique de leur présentation, la date de soumission électronique avec authentification forte faisant foi.

Cette liste d'attente est dressée et tenue par le ministre et son rang d'inscription peut être consulté à tout moment par tout inscrit par voie informatique avec authentification forte.

L'inscription sur la liste d'attente ne dispense pas l'intéressé de présenter une demande conformément à l'article 5, suite à la publication au Mémorial de l'avis dont question à l'article 5 paragraphe 2. L'inscription est strictement personnelle et incessible.

L'inscription est valable pour une durée d'un an et doit être renouvelée à l'initiative de l'intéressé pour des mêmes périodes sur base d'une notification d'échéance adressée à l'intéressé trois mois avant l'expiration. A cette fin, l'intéressé doit adresser, par voie électronique au moyen d'une connexion sécurisée avec authentification forte, une demande de maintien sur la liste d'attente au moins un mois avant expiration du délai d'un an. L'intéressé, ayant introduit une demande de maintien conformément aux dispositions ci-avant, maintient son rang de classement jusqu'à ce qu'il se voit attribuer une licence d'exploitation de taxi, est radié de la liste d'attente ou en demande la suppression.

N'est pas inscrit sur la liste d'attente, l'intéressé

- a) qui figure déjà sur la liste d'attente sous quelque forme que ce soit;
b) dont les informations visées au paragraphe 4, alinéa 2, sont incomplètes;

Est rayé d'office de la liste d'attente, l'intéressé

- a) qui ne renouvelle pas son inscription dans les conditions du présent paragraphe;
b) qui se voit attribuer une licence d'exploitation à l'issue de l'avis de vacance;
c) qui reste en défaut de paiement d'une des taxes visée à l'article 21.

Par amendement du 24 septembre 2015, la Commission décide de remplacer les paragraphes 2 et 3 par les paragraphes 2, 3 et 4 qui se liront comme suit:

(2) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone géographique est déterminé pour chaque zone par rapport au nombre des licences émises sous le régime de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis sans dépasser un total de cinq-cent-cinquante licences d'exploitation de taxi. Ce nombre maximal ainsi que les modalités de sa fixation sont arrêtés par règlement grand-ducal.

(3) En surplus du nombre maximal visé au paragraphe 2 et indépendamment du fait si le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi visé au paragraphe 2 est atteint ou pas, les taxis zéro émissions peuvent obtenir une licence d'exploitation de taxi conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, dans la limite:

- a) de vingt licences d'exploitation de taxi zéro émissions par année civile, dont un maximum de quinze pour la zone de validité géographique comptant le plus grand nombre de licences d'exploitation de taxi et de cinq pour les autres zones de validité géographique; et
b) de trois licences d'exploitation de taxi zéro émissions par personne physique ou société commerciale.

Lorsque le maximum de vingt licences d'exploitation de taxi zéro émissions n'est pas atteint en fin d'année, le nombre restant de licences d'exploitation de taxi zéro émissions est ajouté au nombre maximal de licences d'exploitation de taxi zéro émissions de l'année suivante dans la limite du nombre maximal total des licences d'exploitation de taxi visé au paragraphe 4.

(4) Le nombre maximal total des licences d'exploitation de taxi visées aux paragraphes 2 et 3 ne peut dépasser 1,5 taxi par mille habitants du pays, relevé au 1^{er} janvier de l'année en cours sur base des données du Statec.

Au paragraphe 2, la dernière phrase, supprimée par mégarde, a été réintégrée dans le texte du projet de loi. Celle-ci crée la base légale requise de l'article afférent du règlement grand-ducal d'exécution et reste aussi en conformité avec l'avis du Conseil d'Etat du 9 décembre 2014, selon lequel il est demandé d'inscrire à dans loi „la fin, les conditions et les modalités selon lesquelles, le règlement grand-ducal déterminera le nombre de licences d'exploitation de taxis“.

Au paragraphe 3, il est fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat liée à l'insécurité juridique du texte, en précisant que les licences d'exploitation „zéro émissions“ peuvent être délivrées même lorsque le nombre maximal de 550 licences d'exploitation de taxi „ordinaires“ n'est pas atteint. Il est aussi introduit, dans ce même paragraphe, un quota annuel s'ajoutant au quota initial de licences d'exploitation de taxi ordinaires pour les licences d'exploitation de taxis „zéro émissions“, afin de tenir compte du principe d'égalité devant la loi. Le texte retenu par la Commission dans ses amendements du 26 février 2015 dispose que le nombre maximal de licences d'exploitation de taxis peut être dépassé pour les taxis „zéro émissions“ sur simple demande présentée par un candidat, sans que le projet de loi ne contienne de limite à ce dépassement. Il suffit, pour l'attribution de la licence, que le candidat soumette une demande et prouve qu'il est en cours d'acquisition d'un véhicule „zéro émissions“ tout en respectant les autres conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle. Afin de respecter les deux fins de la libéralisation progressive verte et de l'organisation du service des taxis, tout en évitant une offre de taxis incontrôlée anéantissant le principe de *numerus clausus* des licences „ordinaires“ d'exploitation de taxis, la Commission propose dorénavant de limiter également le nombre des licences d'exploitation de taxis „zéro émissions“ pouvant s'adjoindre aux taxis „ordinaires“ à vingt taxis par an, dont quinze au maximum pour la zone 1, qui est la zone géographique la plus grande et le reste pour les autres zones, afin de garantir une attractivité pour les zones périphériques. En outre, une même personnes physique ou société commerciale pourra obtenir un maximum de trois licences d'exploitation

de taxi „zéro émissions“. Cette croissance annuelle permettra d'absorber le besoin futur escompté de licences d'exploitation de taxi résultant, d'une part, de la croissance de la population résidentielle luxembourgeoise et, d'autre part, du niveau d'activités de services élevé propice à l'utilisation des taxis (tourisme de conférence, nombre croissant des passagers transitant via l'aéroport ou la gare de Luxembourg). L'attribution se fera au cours de l'année civile selon le principe du premier venu, premier servi dans la limite des licences d'exploitation de taxi „zéro émissions“ disponibles.

Cette croissance verte est encore encadrée par un nouveau paragraphe 4, alors que le nombre total maximal de licences d'exploitation de taxi ne peut dépasser le coefficient de 1,5 taxi pour 1.000 habitants. Ce chiffre sera calculé au 1^{er} janvier de chaque année sur base des données du Statec, en recourant aux dernières données d'une année civile complète de la population résidente disponibles à ce moment. En effet, le coefficient actuel de taxis est de 0,9 pour 1.000 habitant (520 taxis sur 563.000 habitants); ce chiffre se situe en dessous de la moyenne des pays européens, mais il n'est pas dans l'intention du législateur d'atteindre des taux malsains de plus de 3 taxis pour 1.000 habitants comme cela fut le cas en Irlande.

Il est par cet amendement également répondu aux remarques du Conseil d'Etat dans les considérations générales de son avis du 17 juillet 2015 en relation avec l'interaction des licences d'exploitation „zéro émissions“ avec les licences d'exploitation ordinaires. Il s'agit de deux pools de licences dont l'attribution fonctionne de manière parallèle mais indépendante, sans différence visible pour le client. L'exploitant est libre de postuler pour les licences ordinaires et/ou les licences d'exploitation „zéro émissions“ en respectant les règles de chacun de ces types de licences. Le „type“ de la licence et du taxi est inscrit dans la licence et sur la plaque-zone-taxi.

Ainsi, pour le cas d'un renouvellement, par un exploitant, de sa flotte de voitures non „zéro émissions“ par des voitures „zéro émissions“, ceci est possible (à tout moment) par le biais soit d'une transcription (art. 6), soit par le biais d'une demande d'attribution nouvelle de licence d'exploitation „zéro émissions“ dans la limite du contingent annuel des licences d'exploitation de taxi „zéro émissions“ pour la zone visée.

Si l'exploitant opte pour une transcription en raison par exemple de l'absence de contingent disponible à ce moment de licence d'exploitation de taxi „zéro émissions“, la licence peut alors administrativement être considérée comme une licence d'exploitation de taxi ordinaire même si en réalité il s'agit d'une voiture qui produit zéro émissions. En effet, le projet de loi dispose dans son article 6 (2) que la licence n'est valable que pour un seul taxi du même type afin d'éviter qu'un taxi ayant une licence d'exploitation de taxi „zéro émissions“ ne transcrive définitivement ou ne remplace temporairement sa voiture „zéro émissions“ par une voiture ordinaire. Or, les taxis „ordinaires“ doivent respecter des taux d'émissions de CO₂ maximaux, mais rien ne les empêche de produire „zéro émissions“ de CO₂ et de NO_x.

Cette stricte séparation des deux pools de licences d'exploitation est logique car les deux types de contingents fonctionnent en parallèle et répondent à des processus d'attribution différents (pour les taxis ordinaires: attribution selon le rang d'inscription sur la liste d'attente après publication d'un avis de vacance seulement et pour les licences d'exploitation de taxi „zéro émissions“: attribution dans le cadre d'un contingent annuel sans besoin de vacance d'une licence préexistante et sans passage par une liste d'attente) combinant stabilité de l'existant et croissance durable.

La Commission décide en outre de rédiger comme suit le paragraphe 5 de l'article:

*(5) En vue de l'octroi des licences d'exploitation de taxi conformément à l'article 5, **paragraphe 1^{er}**, il existe une seule liste d'attente, valable pour toutes les zones de validité géographiques.*

*Tout intéressé peut se faire inscrire sur la liste d'attente. A cet effet, il adresse, par la voie électronique, une demande au ministre. La demande doit, sous peine d'irrecevabilité, contenir les noms et prénoms, le numéro d'identification national, l'adresse du domicile du demandeur **et son adresse électronique**, ou, s'il s'agit d'une société, la dénomination sociale, la forme de la société, le numéro d'identification national de la société, l'adresse du siège social **et l'adresse électronique de la société**. Les demandes sont à présenter, sous peine d'irrecevabilité, **par voie électronique moyennant une authentification forte**.*

Les intéressés sont inscrits sur la liste d'attente dans l'ordre chronologique de la réception de leurs demandes, l'horodatage de la réception de celles-ci faisant foi.

La liste d'attente est établie et tenue à jour par le ministre. Le titulaire d'une inscription sur la liste peut à tout moment consulter le rang de son inscription en empruntant la voie électronique moyennant une authentification forte.

L'inscription ou le refus d'inscription sur la liste d'attente sont communiqués au demandeur par voie électronique moyennant une authentification forte.

L'inscription sur la liste d'attente est strictement personnelle. La cession de l'inscription ainsi que la cession ou la postposition du rang d'inscription sont interdits.

L'inscription sur la liste d'attente ne dispense pas son titulaire de présenter en temps utile au ministre une demande en vue de se voir attribuer une licence d'exploitation de taxi, conformément à l'article 5 **paragraphe 1^{er}**.

L'inscription sur la liste d'attente est valable pour une année. Elle cesse ses effets si elle n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai, si le titulaire de l'inscription s'est vu octroyer une licence d'exploitation de taxi, conformément à l'article 5 **paragraphe 1^{er}** ou s'il a demandé sa radiation.

Chaque renouvellement maintient les effets de l'inscription pour une nouvelle année. Trois mois au moins avant la cessation des effets de l'inscription, le ministre en informe le titulaire de celle-ci. Afin de maintenir les effets de l'inscription, le titulaire adresse au ministre une demande de renouvellement de son inscription sur la liste d'attente. La demande de renouvellement contient les mêmes indications et est présentée dans les mêmes formes que la demande initiale. Le renouvellement ou le refus de renouvellement de l'inscription sur la liste d'attente sont communiqués par le ministre au titulaire, **par voie électronique moyennant une authentification forte**, dans le délai de **quinze jours** suivant la réception de la demande de renouvellement. Toute demande de renouvellement d'une inscription qui parvient au ministre après la cessation des effets de l'inscription, donne lieu à une nouvelle inscription du titulaire sur la liste d'attente.

N'est pas inscrit sur la liste d'attente, l'intéressé dont la demande n'est pas recevable ainsi que l'intéressé qui y est déjà titulaire d'une inscription.

Est radié de la liste d'attente,

- a) le titulaire dont l'inscription a cessé de produire ses effets;
- b) le titulaire d'une inscription qui s'est vu octroyer une licence d'exploitation de taxi conformément à l'article 5, **paragraphe 1^{er}**;
- c) le titulaire d'une inscription qui, après mise en demeure, reste en défaut de payer l'une des taxes visées à l'article 21.

Concernant le paragraphe 4 initial (nouveau paragraphe 5) de l'article, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat dont la proposition de texte est reprise dans les grandes lignes, sauf pour ce qui concerne les points suivants:

- afin de clarifier la question du principe de la libre circulation des travailleurs au sein de l'Union européenne, la Commission décide de ne pas retenir l'expression une „*authentification forte basée sur un certificat électronique délivré par une autorité de certification figurant sur la liste de confiance numérique luxembourgeoise*“, mais de simplement faire référence à une „*authentification forte*“. A noter que cette modification sera opérée dans l'ensemble du texte du projet de loi, à savoir à l'article 5, paragraphe 1^{er}, à l'article 6, paragraphe 1^{er} et à l'article 11, paragraphe 1^{er};
- l'adresse électronique est enregistrée dans ce système et peut être modifiée par le client dans ce système. De la sorte, les dispositions de modification de l'adresse électronique sont biffées du texte proposé par le Conseil d'Etat;
- le renvoi à l'article 5, paragraphe 2 est remplacé par un renvoi au paragraphe 1^{er} pour préciser le texte aux alinéas 1^{er}, 6, 7 et 10, suite à la fusion des paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 5.

En date du 10 décembre 2015, une nouvelle formulation des paragraphes 2 et 3 est adoptée. Elle est la suivante:

(2) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone géographique est **fixé comme suit**:

<u>Numéro de la zone géographique de validité</u>	<u>Nom de la zone</u>	<u>Nombre maximal de licences</u>
<u>1</u>	<u>Zone Centre</u>	<u>290</u>
<u>2</u>	<u>Zone Sud</u>	<u>140</u>
<u>3</u>	<u>Zone Ouest</u>	<u>30</u>
<u>4</u>	<u>Zone Est</u>	<u>25</u>
<u>5</u>	<u>Zone Nord 1</u>	<u>50</u>
<u>6</u>	<u>Zone Nord 2</u>	<u>15</u>

(3) Par dérogation aux nombres maximaux de licences visés au paragraphe 2 et indépendamment du fait si ces maxima sont atteints ou non, les licences d'exploitation de taxi zéro émissions sont attribuées aux demandeurs conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, dans la limite:

a) de quinze licences d'exploitation de taxi zéro émissions par année civile pour la zone de validité géographique 1; et

b) de cinq licences d'exploitation de taxi zéro émissions par année civile pour les zones de validité géographique 2 à 6 toutes confondues.

L'attribution de licences d'exploitation de taxi zéro émissions est limitée au nombre de trois par personne physique ou société commerciale et par année civile.

Lorsque moins de quinze licences d'exploitation de taxi zéro émissions pour la zone de validité géographique 1 ou moins de cinq licences d'exploitation de taxi zéro émissions pour les zones de validité géographique 2 à 6 toutes confondues ont fait l'objet d'une attribution pour une année civile, l'excédent ne fera pas l'objet d'un report à nouveau.

Cette nouvelle formulation vise à donner suite aux deux oppositions formelles du Conseil d'Etat.

Tout d'abord, au paragraphe 2, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat d'inscrire le nombre des licences d'exploitation de taxi dans la loi au lieu du règlement grand-ducal d'exécution de la loi. Le nombre total des licences y fixé, réparties par zone de validité géographique, s'établit à 550 licences. En conséquence de l'inscription dans la loi du total des licences (ces maxima figuraient dans le projet de règlement grand-ducal 1) fixant les modalités d'application de la législation portant organisation du secteur des services de taxis, 2) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 3) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, 4) abrogeant le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour des courses de taxi et 5) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'aéroport) et d'un certain degré d'incertitude du nombre exact des licences d'exploitation de taxi émises sous l'ancien régime, évalué à au moins 520 licences, le nombre maximal par zone de validité géographique a été ajusté pour accommoder d'éventuelles autres licences émises et non répertoriées par les communes.

Ensuite, au paragraphe 3, il est fait droit aux observations d'ordre rédactionnel du Conseil d'Etat. Il est ainsi recouru à une formulation du point de vue de l'autorité en parlant de licences attribuées „aux demandeurs“ et en distinguant clairement entre les deux blocs de quinze, voire de cinq, licences en fonction des différentes zones sans parler de maxima. Il est rappelé à cet égard que l'insertion d'un quota pour l'ensemble des zones 2 à 5 procède d'une volonté d'éviter le risque de désertification des zones moins attractives que la zone centre. Puis, afin de faire droit à l'opposition formelle concernant l'imprécision de la formule de report à nouveau des licences non attribuées, il est renoncé à cette option.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 6. (1) Pour la détermination de la validité géographique et du nombre de licences d'exploitation de taxi, le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est divisé en six zones géographiques reprises dans le plan en annexe.

(2) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone géographique est fixé comme suit:

Numéro de la zone géographique de validité	Nom de la zone	Nombre maximal de licences
1	Zone Centre	290
2	Zone Sud	140
3	Zone Ouest	30
4	Zone Est	25
5	Zone Nord 1	50
6	Zone Nord 2	15

(3) Par dérogation aux nombres maximaux de licences visés au paragraphe 2 et indépendamment du fait si ces maxima sont atteints ou non, les licences d'exploitation de taxi zéro émissions sont attribuées aux demandeurs conformément à la procédure visée à l'article 4, paragraphe 2, dans la limite:

- a) de quinze licences d'exploitation de taxi zéro émissions par année civile pour la zone de validité géographique 1; et
- b) de cinq licences d'exploitation de taxi zéro émissions par année civile pour les zones de validité géographique 2 à 6 toutes confondues.

L'attribution de licences d'exploitation de taxi zéro émissions est limitée au nombre de trois par personne physique ou société commerciale et par année civile.

Lorsque moins de quinze licences d'exploitation de taxi zéro émissions pour la zone de validité géographique 1 ou moins de cinq licences d'exploitation de taxi zéro émissions pour les zones de validité géographique 2 ont fait l'objet d'une attribution pour une année civile, l'excédent ne fera pas l'objet d'un report à nouveau.

(4) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi visées aux paragraphes 2 et 3 ne peut pas dépasser 1,5 taxi par mille habitants du Grand-Duché de Luxembourg. A cet effet, est pris en compte le nombre d'habitants calculé par le STATEC au 1^{er} janvier de l'année en cours.

(5) En vue de l'octroi des licences d'exploitation de taxi conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er}, il existe une seule liste d'attente, valable pour toutes les zones de validité géographiques.

Tout intéressé peut se faire inscrire sur la liste d'attente. A cet effet, il adresse, par la voie électronique, une demande au ministre. La demande doit, sous peine d'irrecevabilité, contenir les noms et prénoms, le numéro d'identification national, l'adresse du domicile du demandeur; ou, s'il s'agit d'une société, la dénomination sociale, la forme de la société, le numéro d'identification national de la société, l'adresse du siège social. Les demandes sont à présenter, sous peine d'irrecevabilité, par voie électronique moyennant une authentification forte.

Les intéressés sont inscrits sur la liste d'attente dans l'ordre chronologique de la réception de leurs demandes, l'horodatage de la réception de celles-ci faisant foi.

La liste d'attente est établie et tenue à jour par le ministre. Le titulaire d'une inscription sur la liste peut à tout moment consulter le rang de son inscription en empruntant la voie électronique moyennant une authentification forte.

L'inscription ou le refus d'inscription sur la liste d'attente sont communiqués au demandeur par voie électronique moyennant une authentification forte.

L'inscription sur la liste d'attente est strictement personnelle. La cession de l'inscription ainsi que la cession ou la postposition du rang d'inscription sont interdits.

L'inscription sur la liste d'attente ne dispense pas son titulaire de présenter en temps utile au ministre une demande en vue de se voir attribuer une licence d'exploitation de taxi, conformément à l'article 4 paragraphe 1^{er}.

L'inscription sur la liste d'attente est valable pour une année. Elle cesse ses effets si elle n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai, si le titulaire de l'inscription s'est vu octroyer une licence d'exploitation de taxi, conformément à l'article 4 paragraphe 1^{er} ou s'il a demandé sa radiation.

Chaque renouvellement maintient les effets de l'inscription pour une nouvelle année. Trois mois au moins avant la cessation des effets de l'inscription, le ministre en informe le titulaire de celle-ci. Afin de maintenir les effets de l'inscription, le titulaire adresse au ministre une demande de renouvellement de son inscription sur la liste d'attente. La demande de renouvellement contient les mêmes indications et est présentée dans les mêmes formes que la demande initiale. Le renouvellement ou le refus de renouvellement de l'inscription sur la liste d'attente sont communiqués par le ministre au titulaire, par voie électronique moyennant une authentification forte, dans le délai de quinze jours suivant la réception de la demande de renouvellement. Toute demande de renouvellement d'une inscription qui parvient au ministre après la cessation des effets de l'inscription, donne lieu à une nouvelle inscription du titulaire sur la liste d'attente.

N'est pas inscrit sur la liste d'attente, l'intéressé dont la demande n'est pas recevable ainsi que l'intéressé qui y est déjà titulaire d'une inscription.

Est radié de la liste d'attente,

- a) le titulaire dont l'inscription a cessé de produire ses effets;*
- b) le titulaire d'une inscription qui s'est vu octroyer une licence d'exploitation de taxi conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er};*
- c) le titulaire d'une inscription qui, après mise en demeure, reste en défaut de payer l'une des taxes visées à l'article 20.*

Article 9 initial (nouvel article 7)

Cet article instaure pour les chauffeurs de taxi l'obligation d'être titulaires d'une carte de conducteur de taxi et détermine les conditions d'obtention de celle-ci. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 9. (1) *Tout conducteur de taxi doit être titulaire d'une carte de conducteur de taxi valable, délivrée par le ministre.*

(2) En vue de l'obtention de la carte de conducteur de taxi, l'intéressé doit

- a) être titulaire, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable pour la conduite de taxis;*
- b) avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;*
- c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour la conduite d'un taxi;*
- d) satisfaire aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle, spécifiées aux articles 10 et 11.*

Le Conseil d'Etat est d'avis que les conditions posées respectivement par les points c) et d) sont redondantes, dans la mesure où l'exigence de capacités physiques et intellectuelles spécifiques est comprise dans l'exigence de la capacité professionnelle pour l'exercice de la profession de chauffeur de taxi et que l'exigence d'honorabilité englobe les qualités morales. La commission parlementaire donne suite à cette remarque et décide de libeller comme suit l'article sous rubrique:

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

(2) En vue de l'obtention de la carte de conducteur de taxi, l'intéressé doit

- a) être titulaire, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable pour la conduite de taxis;*
- b) avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;*
- ~~c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour la conduite d'un taxi;~~*
- c) satisfaire aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle, spécifiées aux articles 8 et 9.*

Article 10 initial (nouvel article 8)

Cet article fixe la vérification de l'honorabilité du conducteur de taxi sur base de son casier judiciaire afin de permettre de garantir un standard élevé de sécurité pour les clients, ainsi que les modalités suivant lesquelles un établissement ou un renouvellement d'une carte de conducteur peut être refusée. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 8. (1) L'honorabilité du conducteur de taxi s'apprécie sur base de ses antécédents judiciaires qui résultent ~~du bulletin n°2~~ de son casier judiciaire.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le conducteur de taxi n'a pas fait l'objet 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.

Article 11 initial (nouvel article 9)

L'article sous rubrique prévoit que tout conducteur de taxi participe à une séance d'information donnant lieu à l'établissement d'un certificat de participation à joindre à la demande en obtention ou en cas de renouvellement de la carte de conducteur. L'objectif de cette séance d'information est de maintenir des critères élevés de qualité en améliorant ainsi le service au client. En effet, il est nécessaire de maintenir des conditions minimales de qualité en matière de prestations de services de taxis sachant qu'il s'agit pour beaucoup de voyageurs d'un premier contact avec le pays. La séance d'information portera entre autres sur les notions de base de la présente loi ainsi que des éléments de gestion du client et des conflits éventuels. Dans sa version initiale, l'article 11 se lit comme suit:

Art. 11. Le conducteur de taxi doit démontrer qu'il a participé à une séance d'information organisée par le ministre.

Cette séance d'information porte en particulier sur la législation portant organisation du secteur des services de taxis, sur l'accueil du client ainsi que sur la gestion de conflits. La participation à cette séance d'information est attestée par un certificat, délivré par le ministre.

Le Conseil d'Etat trouve que le formalisme administratif pour parvenir à une carte de conducteur de taxi est démesuré par rapport au peu d'exigences requises au niveau des capacités professionnelles en vue d'exercer la profession de conducteur de taxi.

La commission parlementaire décide d'introduire un amendement afin de préciser que la séance d'information est sanctionnée par un contrôle écrit non éliminatoire des connaissances. L'épreuve se fera au choix du candidat dans une des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues permettant un contrôle minimum des exigences linguistiques. Il est aussi ajouté que la participation à cette séance d'information est récurrente ce qui ne découlait pas clairement du texte initial et que la séance d'information est complétée par des notions de secourisme à l'instar des pratiques dans d'autres pays. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

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

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

Article 12 initial (nouvel article 10)

Cet article définit la procédure à suivre en vue de l'attribution d'une carte de conducteur, et ce tant par le demandeur que par le ministre. Ce même article prévoit les mentions qui doivent figurer sur la carte de conducteur. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 12. (1) Pour obtenir une carte de conducteur de taxi, l'intéressé doit présenter au ministre une demande écrite, indiquant ses nom(s) et prénom(s), le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

La demande doit être appuyée par les pièces suivantes:

- a) une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de l'intéressé;*
- b) une copie du permis de conduire, valable pour la conduite de taxis;*
- c) une copie du certificat de participation dont question à l'article 11;*
- d) une déclaration écrite et signée par laquelle l'intéressé justifie ses connaissances linguistiques conformément à l'article 9;*
- e) deux photos d'identité récentes.*

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

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

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

(3) La carte de conducteur de taxi délivrée par le ministre indique au moins le(s) nom(s), le(s) prénom(s) et la photo du titulaire ainsi que le numéro et la durée de validité de la carte.

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point d) demande au candidat de produire à l'appui de sa demande une „déclaration écrite et signée par laquelle l'intéressé justifie ses connaissances linguistiques“; il se demande comment l'intéressé doit justifier ses connaissances linguistiques.

La commission parlementaire décide d'introduire un amendement modifiant les paragraphes 1^{er} et 2 de l'article sous rubrique, afin de préciser la forme de la demande d'obtention d'une carte de conducteur qui peut se faire également par voie informatique et de prévoir, à l'instar des pièces justificatives pour la licence d'exploitation de taxi, que les pièces justificatives pour la carte de conducteur de taxi sont fixées par règlement grand-ducal. Au paragraphe 2 un nouvel alinéa 3 est inséré afin de fixer un délai de 2 mois depuis l'introduction du dossier pour compléter le dossier par le demandeur. L'objectif est d'éviter de devoir gérer des demandes ad eternum pour des raisons de non-réponse ou de manque de compléter le dossier par son demandeur. L'article amendé se lira comme suit:

Art. 10. (1) Pour obtenir une carte de conducteur de taxi, l'intéressé doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec avis de réception ou par voie informatique au moyen d'une connexion sécurisée avec authentification forte, une demande écrite, indiquant ses nom(s) et prénom(s), le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

La demande doit être appuyée par des pièces déterminées par règlement grand-ducal. suivantes:

- a) une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de l'intéressé;***
- b) une copie du permis de conduire, valable pour la conduite de taxis;***
- c) une copie du certificat de participation dont question à l'article 11;***
- d) une déclaration écrite et signée par laquelle l'intéressé justifie ses connaissances linguistiques conformément à l'article 9;***
- e) deux photos d'identité récentes.***

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

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

Les demandes non complètes dans le délai de 2 mois à partir de la date de réception de la demande d'obtention d'une carte de conducteur de taxi sont non-recevables.

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

(3) La carte de conducteur de taxi délivrée par le ministre indique au moins le(s) nom(s), le(s) prénom(s) et la photo du titulaire ainsi que le numéro et la durée de validité de la carte.

En date du 24 septembre 2015, la commission parlementaire décide d'amender le paragraphe 3 de l'article et de le rédiger comme suit:

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

Par souci de cohérence avec l'article 5, paragraphe 3, contenant les mentions devant obligatoirement figurer sur les licences d'exploitation de taxi, le Conseil d'Etat demande de faire figurer le numéro de matricule national du titulaire également parmi les mentions obligatoires de la carte de conducteur de taxi. Il propose de conférer au paragraphe 3 du nouvel article 11 le libellé suivant: „(3) *Les cartes de conducteur de taxi délivrées par le ministre comportent l'indication du ou des noms et prénoms du titulaire, la photo de celui-ci ainsi que la mention du numéro et de la durée de validité de la carte.*“. La Commission fait sienne cette suggestion, sauf à ajouter le numéro de matricule national, pour plus de précision.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lit comme suit:

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

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

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

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

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

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

Article 13 initial (nouvel article 11)

L'article sous rubrique prévoit l'incessibilité de la carte de conducteur qui est strictement personnelle. La validité de la carte est limitée à dix ans. Le renouvellement est prévu aux conditions de délivrance du présent projet de loi. Elle perdra d'office sa validité en cas d'une utilisation frauduleuse ou de la cession de l'activité comme conducteur de taxi. Dans sa version initiale, cet article se lit comme suit:

Art. 13. *(1) La carte de conducteur de taxi est strictement personnelle et incessible.*

Elle ne peut faire l'objet d'aucune cession à quelque titre que ce soit.

(2) La carte de conducteur de taxi a une durée de validité de 10 ans et est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance. Elle perd sa validité de plein droit en cas de cessation de l'activité de conducteur de taxi ainsi qu'en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers. Dans ces cas, elle doit être restituée sans délai au ministre.

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

A l'égard du paragraphe 1^{er}, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations formulées à l'endroit de l'article 8, paragraphe 3, alinéa 4. La Commission donne suite à ces observations et décide de supprimer le second alinéa de ce paragraphe.

Quant au paragraphe 2, le Conseil d'Etat se pose la question de savoir quand il y a „cessation de l'activité de conducteur de taxi“. Un conducteur de taxi, par exemple, qui perd son emploi et se trouve ensuite pendant une certaine période au chômage avant de trouver un nouvel emploi comme chauffeur de taxi, peut-il toujours bénéficier de la même carte de conducteur de taxi, ou celle-ci a-t-elle perdu sa validité pendant son chômage et doit être restituée, de sorte que le chauffeur est obligé d'en demander une nouvelle avant de pouvoir être embauché par son nouveau patron? Toujours selon le paragraphe 2, la carte de conducteur de taxi perd sa validité par l'effet de sa cession et doit être restituée. Or, en cas de cession, certes illicite, de la carte, le titulaire s'en dessaisit au profit du cessionnaire. Comment peut-il alors la restituer? Le Conseil d'Etat demande la suppression des deuxième et troisième phrases du paragraphe 2, alors qu'il ne considère pas que le seul fait pour le titulaire de ne plus exercer l'activité de conducteur de taxi doive invalider sa carte de conducteur de taxi. Ceci d'autant plus que selon l'article 9 l'obtention d'une carte de conducteur de taxi n'est pas directement liée à l'exercice futur par l'intéressé de la profession de conducteur de taxi. L'accès à la carte est en effet ouvert à toute personne remplissant les conditions d'octroi, indépendamment de la circonstance si elle entend réellement exercer la profession de conducteur de taxi. Le contrôle décennal des conditions d'octroi de la carte paraît suffisant. Comme la carte de conducteur de taxi est personnelle et incessible, il est évident qu'elle ne saurait habiliter une autre personne que son titulaire à exercer la profession de conducteur de taxi. Au cas où un titulaire aurait au mépris de la règle d'incessibilité cédé sa carte de conducteur de taxi à un tiers, celle-ci devrait être retirée par le ministre, au titre de sanction administrative. Une disposition en ce sens serait à prévoir à l'endroit de l'article 21 (initial).

La commission parlementaire décide d'amender le paragraphe 2, afin de préciser que la carte de conducteur, titre personnel du conducteur, ne perd pas sa valeur automatiquement en cas de cessation de l'activité de conducteur permettant à un titulaire d'une carte de conducteur d'être engagé par un exploitant en cours de validité de sa carte de conducteur. A l'article 20 (nouveau), la sanction de retrait est ajoutée en cas de cession de carte de conducteur.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira donc comme suit:

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

Elle ne peut faire l'objet d'aucune cession à quelque titre que ce soit.

(2) La carte de conducteur de taxi a une durée de validité de 10 ans et est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance. Elle perd sa validité de plein droit en cas de cessation de l'activité de conducteur de taxi ainsi qu'en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers. Dans ces cas, elle doit être restituée sans délai au ministre.

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

Article 14 initial (nouvel article 12)

Dans sa version initiale, cet article prévoit que les droits et devoirs des conducteurs de taxi sont régis par règlement grand-ducal et il se lit comme suit:

Art. 14. Un règlement grand-ducal détermine les droits et devoirs du conducteur de taxi.

Le Conseil d'Etat renvoie à l'opposition formelle formulée à l'endroit de l'article 23, paragraphe 1^{er}, point c). Afin de donner suite à cette opposition formelle, les droits et devoirs du conducteur de taxi sont intégrés dans la loi au lieu de les fixer dans le règlement grand-ducal d'exécution de la loi. Les dispositions de cet article reprennent largement les dispositions de l'ancien article 56, paragraphes 3 à 6 du Code de la route en ajoutant l'interdiction du maraudage et l'interdiction d'utiliser un véhicule autre qu'un „taxi zéro émissions“ pour une licence d'exploitation de „taxis zéro émissions“. Il a aussi été ajoutée l'obligation de délivrer au client un ticket-reçu dont les données à y figurer ont été précisées. Il y convient de renseigner, outre les informations relatives au trajet effectué, les informations concernant le conducteur de taxi ainsi que le numéro de contact aux fins de réclamations.

Le nouvel article 12 se lira donc comme suit:

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

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

a) charger des clients à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi;

- b) refuser de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course à courte distance;
 - c) gêner, par quelque moyen que soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi;
 - d) prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale;
 - e) rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes;
 - f) fumer dès qu'ils ont pris en charge un ou plusieurs clients;
 - g) réclamer un prix supérieur à celui du tarif affiché par le taximètre;
 - h) mettre le taximètre en marche avant la prise en charge du client ou de le mettre à zéro avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû;
 - i) de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client;
 - j) de ne pas laisser le client lire et comparer les prix;
 - k) de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers;
 - l) d'utiliser un véhicule autre qu'un taxi zéro émissions pour une licence d'exploitation de taxis zéro émissions.
- Il n'est rien dû pour le temps d'arrêt en cas de panne.

(3) Les conducteurs de taxi sont tenus de:

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

(4) Les conducteurs de taxi peuvent:

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

Article 15 initial (nouvel article 13)

L'article sous rubrique concerne les équipements techniques des taxis et, dans sa version initiale se lit comme suit:

Art. 15. (1) *L'utilisation de véhicules autres que les taxis n'est pas autorisée dans le cadre des services de taxis.*

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

Il est interdit d'installer sur des véhicules routiers, autres que les taxis, un des dispositifs dont question à l'alinéa précédent. Un véhicule routier équipé d'un ou de plusieurs de ces dispositifs ne peut être utilisé que comme taxi.

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

Toute publicité est interdite sur les vitres.

(3) *Tout taximètre doit satisfaire aux exigences essentielles prévues dans le règlement grand-ducal du 13 février 2007 portant application de la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 concernant les instruments de mesure et dans son annexe MI-007 et porter le marquage prévu à l'article 7 de ce règlement. Le taximètre et l'installation y relative doivent en outre être protégés contre toute intervention non autorisée par un scellement ou un dispositif de fermeture nécessitant l'utilisation d'un outillage spécial. Un règlement grand-ducal détermine les critères auxquels doivent répondre l'installation des taximètres et de leurs dispositifs complémentaires, leur scellement ainsi que les vérifications et contrôles.*

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

En cas d'immatriculation d'un taxi, la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) fait parvenir sans délai, par voie informatique, au ministre les informations relatives au certificat d'immatriculation et au certificat de contrôle technique du taxi ainsi qu'à l'attestation de police certifiant que la responsabilité civile à laquelle le taxi peut donner lieu est couverte.

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

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

- a) les équipements techniques spécifiques dont question au paragraphe (1);*
- b) le scellement du taximètre et de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question au paragraphe (4) ainsi que la vignette scellée dont question au paragraphe (2) de l'article 16;*
- c) la conformité de la publicité aux dispositions du paragraphe (2);*
- d) la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation;*
- e) la présence et la conformité de l'affichage des coordonnées de la Communauté des Transports prévu au paragraphe (2) de l'article 19.*

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

(6) *Seules les voitures qui ne dépassent pas les valeurs en matière d'émissions CO₂ et qui respectent les normes environnementales fixées par voie de règlement grand-ducal peuvent être exploitées en tant que taxis.*

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, il y a lieu de remplacer les mots „alinéa précédent“ par „alinéa 2“. La Commission donne suite à cette proposition;
- le paragraphe 3 renvoie directement à un règlement grand-ducal. Or, le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure contienne une référence à une norme qui lui est inférieure dans la hiérarchie des sources de droit. Dans ces circonstances, la référence au règlement grand-ducal du 13 février 2007 doit être remplacée par une référence au règlement d'exécution portant application de la directive 2004/22/CE du 31 mars 2004 concernant les instruments de mesure. Toujours au paragraphe 3, le Conseil d'Etat demande la reformulation de la disposition relative aux „exigences essentielles“ du règlement d'exécution précité et de son annexe MI-007. La Commission donne suite aux observations du Conseil d'Etat;
- il faut écrire au paragraphe 4, „Société nationale de circulation automobile“. La Commission fait sienne cette suggestion;
- au paragraphe 5, la référence à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques doit se faire par son intitulé complet, car il s'agit de sa première occurrence dans le texte du projet de loi sous rubrique. La Commission fait sienne cette suggestion;
- le Conseil d'Etat considère que les dispositions du paragraphe 6 constituent une restriction de la liberté de commerce au sens de l'article 11 (6) de la Constitution, qui érige ces restrictions en matières réservées à la loi. Dans ces matières, l'exercice du pouvoir réglementaire par le Grand-Duc est subordonné à l'existence d'une disposition législative spécifiant la fin, les conditions et les

modalités dans lesquelles un règlement grand-ducal peut être pris, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Il est toutefois admis que les détails purement techniques peuvent être relégués à un règlement grand-ducal. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat invite les auteurs à fournir de plus amples explications quant aux „normes environnementales visées“. Il suggère dans ce contexte d'introduire dans la loi des valeurs limite à ne pas dépasser en ce qui concerne les émissions. En attendant, le Conseil d'Etat réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel. Afin de faire droit à cette opposition formelle, les maxima d'émission de CO₂ et les minima des normes Euro à respecter par les taxis sont fixés dans la loi et seront précisés dans le règlement grand-ducal.

La commission parlementaire introduit en outre un amendement technique à l'endroit du paragraphe 5, découlant de l'amendement introduit à l'endroit de l'article 19 initial (nouvel article 18).

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

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

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

Il est interdit d'installer sur des véhicules routiers, autres que les taxis, un des dispositifs dont question à l'alinéa 2. Un véhicule routier équipé d'un ou de plusieurs de ces dispositifs ne peut être utilisé que comme taxi.

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

Toute publicité est interdite sur les vitres.

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

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

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

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

(5) *Dans le cadre du contrôle technique prévu à l'article 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 porte en outre sur:*

- a) *les équipements techniques spécifiques dont question au paragraphe 1^{er};*
- b) *le scellement du taximètre et de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question au paragraphe 4 ainsi que la vignette scellée dont question au paragraphe 2 de l'article 15;*
- c) *la conformité de la publicité aux dispositions du paragraphe 2;*
- d) *la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation;*
- e) *la présence et la conformité de l'affichage des coordonnées **de l'organisme désigné à la Communauté des Transports prévu au paragraphe (2) de l'article 18.***

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

(6) ~~Seules les voitures qui ne dépassent pas les valeurs en matière d'émissions CO₂ et qui ne dépassent pas les 150 g/km en matière d'émissions de CO₂ et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 5 peuvent être exploitées en tant que taxis. „Euro“ fixées par voie de règlement grand-ducal Les valeurs exactes et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal.~~

Article 16 initial (nouvel article 14)

L'article sous rubrique a pour objet de régler l'utilisation des taximètres. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 16. (1) *Le ministre est l'autorité compétente pour la vérification et le scellement des taximètres et de leurs dispositifs complémentaires ainsi que de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question au paragraphe (3). Il peut charger la SNCA de ces travaux dont la mise en œuvre peut être déterminée par un règlement grand-ducal.*

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

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

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

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

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

Le Conseil d'Etat se borne à émettre des remarques d'ordre rédactionnelles, que la Commission fait siennes. En outre, la Commission décide d'amender le paragraphe 1^{er} de l'article, afin de créer une base légale pour la délégation à la SNCA des tâches de délivrance et de fixation des plaques-zone-taxis, ainsi que des tâches de fixation des panneaux lumineux. L'objectif est d'éviter les abus par une fixation sous contrôle. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 14. (1) *Le ministre est l'autorité compétente pour la vérification et le scellement des taximètres et de leurs dispositifs complémentaires ainsi que de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question au paragraphe 3 de l'article 14. Il est aussi l'autorité compétente pour la délivrance et la fixation, sous son contrôle des plaques-zone-taxi, et de la fixation, sous son contrôle, des panneaux lumineux dont question au paragraphe 1 2ème alinéa de l'article 14. Il peut charger la SNCA de ces travaux dont la mise en œuvre peut être déterminée par règlement grand-ducal.*

Lorsque la SNCA est chargée par le ministre des travaux visés à l'alinéa 1^{er}, elle doit y affecter des experts ayant fait et faisant preuve d'une haute intégrité professionnelle, ayant une bonne connaissance des règles applicables aux taximètres et à leur installation et disposant, d'une part, de la formation professionnelle et de l'expérience technique requise pour pouvoir procéder correctement aux vérifications, essais et autres interventions prescrites par la réglementation ainsi que, d'autre part, de l'aptitude nécessaire pour rédiger les documents qui matérialisent ces vérifications,

essais et interventions. Par ailleurs, la SNCA doit disposer des infrastructures et équipements appropriés requis pour procéder correctement aux travaux visés et utiliser ceux-ci à cette fin. Dans le cas visé, la SNCA ne peut exercer concomitamment une quelconque activité liée au transport par taxi ou à la fabrication, la distribution, la vente, l'installation ou le calibrage de taximètres.

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

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

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

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

En date du 24 septembre 2015, la Commission introduit un amendement à l'endroit du paragraphe 1^{er} qui se lira comme suit:

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

Cet amendement constitue une conséquence du fait que la plaque-zone-taxi est finalement délivrée par le ministre et apposée par l'exploitant lui-même, dans un but de simplification et de réduction de coûts pour ce dernier. La plaque-zone-taxi se présentera dorénavant sous forme de vignette et sera délivrée ensemble avec la licence d'exploitation de taxi. Elle sera à apposer derrière le pare-brise par l'exploitant au lieu d'une plaque métallique à fixer sur l'avant du taxi. En ce qui concerne le panneau lumineux, le recours à un modèle uniforme a été abandonné et il a aussi été décidé de laisser la responsabilité à l'exploitant de fixer le panneau lumineux réglementaire. Les amendes prévues en cas de fixations non réglementaires sont considérées comme suffisantes pour assurer une conformité du secteur avec les normes.

Article 17 initial (nouvel article 15)

L'article 17 introduit le principe de liberté tarifaire pour les services de taxis. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 17. (1) *L'usage d'un taximètre répondant aux exigences du paragraphe (3) de l'article 15 est obligatoire pour les taxis même en cas d'application d'un tarif forfaitaire.*

(2) *Les différents paramètres à utiliser pour le calcul des tarifs à afficher peuvent être arrêtés par règlement grand-ducal.*

(3) *Tout taximètre doit être associé à un dispositif imprimeur destiné à délivrer un ticket-reçu à l'usager du taxi. Dans ce cas, les données métrologiques transitant par l'interface entre le taximètre et le dispositif imprimeur et étant imprimées par ce dernier doivent être rigoureusement identiques aux données ayant été mesurées et calculées par le taximètre, y compris pour un tarif forfaitaire.*

Outre des remarques d'ordre rédactionnel que la commission parlementaire fait siennes, le Conseil d'Etat émet une opposition formelle à l'endroit du paragraphe 2 de l'article sous rubrique. Le Conseil d'Etat considère en effet que la prescription de paramètres à utiliser dans le cadre de la fixation des prix des courses de taxi constitue une entrave à la liberté de commerce garantie par l'article 11(6) de la Constitution. Dans ces matières, l'intervention d'un règlement grand-ducal est subordonnée aux impératifs de l'article 32(3) de la Constitution, en ce sens que le cadre du règlement grand-ducal à prendre, comportant la fin, les conditions et les modalités, doit être tracé dans la loi. Dans le contexte

de la tarification des courses de taxi, le Conseil d'Etat est d'avis que la libéralisation des prix des courses de taxis exige que la tarification soit transparente, afin que les prix demandés par les différents entrepreneurs de taxi soient comparables, ce qui est une condition essentielle à une régulation optimale de l'offre et de la demande. Afin de répondre à cette opposition formelle, la Commission décide d'amender le paragraphe 2 en précisant la fin, les conditions et les modalités de l'affichage des tarifs dans la loi. L'article amendé se lira comme suit:

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

*(2) Les différents paramètres à utiliser pour le calcul **et l'affichage des tarifs à afficher peuvent être arrêtés par règlement grand-ducal sont les types de tarifs, unitaires ou forfaitaires, y compris la prise en charge, les plages horaires d'application, les suppléments éventuels et les modes de paiement acceptés. Un modèle d'affichage des tarifs est arrêté par règlement grand-ducal.***

(3) Tout taximètre doit être associé à un dispositif imprimeur destiné à délivrer un ticket-reçu à l'usager du taxi. Dans ce cas, les données météorologiques transitant par l'interface entre le taximètre et le dispositif imprimeur et étant imprimés par ce dernier doivent être rigoureusement identiques aux données ayant été mesurées et calculées par le taximètre, y compris pour un tarif forfaitaire.

Article 18 initial (nouvel article 16)

Cet article prévoit les responsabilités au niveau de la communication de tout élément modificatif pouvant affecter la validité d'une licence d'exploitation ou d'une carte de conducteur. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 18. Tout changement susceptible d'affecter la validité de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi doit être notifié sans délai au ministre par son titulaire.

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

Cet article forme le chapitre VII du projet de loi, intitulé „Responsabilités“. A la lecture des dispositions qu'il contient, le Conseil d'Etat estime que l'intitulé du chapitre est mal choisi. Il n'y est en effet pas question de responsabilité au sens courant du terme, à savoir civile ou pénale, mais d'un devoir de notification incombant aux titulaires d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une carte de conducteur de taxi, ainsi que de pouvoirs de vérification attribués au ministre. L'intitulé du chapitre est dès lors à modifier afin de le faire correspondre à son contenu. La commission fait sienne cette proposition. Le nouvel intitulé du chapitre VII sera donc:

Chapitre VII – Responsabilités Notification et contrôle

Quant au nouvel article 16, le Conseil d'Etat propose de reformuler l'alinéa 1^{er} pour lui donner la teneur suivante: „Si les conditions d'octroi d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une carte de conducteur de taxi ne sont plus remplies ainsi qu'en cas de cessation de leur validité, le ministre doit en être averti aussitôt“. Il est fait droit à cette observation. L'article se lira donc comme suit:

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

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

Article 19 initial (nouvel article 17)

L'article 19 prévoit un mécanisme de réclamation en relation avec les services de taxi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 19. (1) Toute réclamation en relation avec le service de taxis doit être adressée à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 21 juin 2004 sur les transports publics.

La Communauté des Transports est chargée de la gestion des réclamations portées à sa connaissance et d'en informer le ministre.

(2) Les coordonnées de la Communauté des Transports doivent être affichées de manière visible à l'intérieur du taxi.

Le Conseil d'Etat propose d'écrire au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}: „Toute réclamation ... est adressée ...“ et au paragraphe 2: „Les coordonnées ... sont affichées ...“. La commission parlementaire fait siennes ces propositions.

Le Conseil d'Etat note encore que, selon la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, l'action de la Communauté des transports s'inscrit dans le domaine des transports publics. Or, d'après le commentaire de l'article 1^{er} du présent projet de loi, le service de taxis ne constitue précisément pas une activité de transport public. L'attribution à la Communauté des transports d'une compétence en relation avec le service de taxis peut donc paraître surprenante. Cette observation mise à part, le Conseil d'Etat considère que l'attribution de la compétence en question à la Communauté des transports nécessite une modification formelle de la loi précitée du 29 juin 2004, qui devra se refléter également à l'intitulé du présent projet de loi, lequel sera à modifier en conséquence. La Commission décide d'introduire un amendement tenant compte de la remarque selon laquelle la Communauté des transports ne gère que les transports publics et devrait partant que gérer les réclamations en relation avec ceux-ci. Par conséquent, le Ministre a été désigné autorité compétente pour la gestion des réclamations pour les taxis. Il peut déléguer cette gestion à un service. En principe, le service en charge des taxis au Ministère du Développement durable et des Infrastructures sera chargé de cette mission. Les réclamations ne lui seront adressées qu'après une réclamation écrite infructueuse auprès de l'exploitant de taxi. L'article amendé se lira donc comme suit:

Art. 17. (1) Toute réclamation en relation avec le service de taxis est adressée au ministre, après une réclamation écrite infructueuse auprès de l'exploitant de taxi à la Communauté des transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

La Communauté des Transports est chargée de la gestion des réclamations portées à sa connaissance et d'en informer le ministre.

Le ministre peut déléguer la gestion des réclamations à un de ses services.

(2) Les coordonnées du service désigné de la Communauté des transports sont affichées de manière visible sur le tableau-taxi à l'intérieur du taxi.

En date du 24 septembre 2015, la commission parlementaire décide de réécrire comme suit le paragraphe 1^{er} de l'article:

Art. 17. (1) Toute réclamation en relation avec le service de taxis est adressée au ministre, après une réclamation écrite ou orale infructueuse auprès de l'exploitant ou du conducteur de taxi.

Le ministre peut déléguer la gestion des réclamations à un de ses services.

En effet, s'agissant pour le service de taxi d'un service consommé rapidement, l'exigence d'une réclamation écrite auprès de l'exploitant a été supprimée. Une réclamation orale auprès du conducteur ou de l'exploitant suffit pour solliciter l'aide du service des réclamations.

Puis, le 10 décembre 2015, l'article 18, paragraphe 1^{er}, est relibellé comme suit:

Art. 17. (1) Toute réclamation en relation avec le service de taxis est adressée au ministre. après une réclamation écrite ou orale infructueuse auprès de l'exploitant ou du conducteur de taxi.

La Commission du Développement durable décide d'introduire cet amendement afin de faire droit à l'observation du Conseil d'Etat qu'il est impossible d'exiger la preuve d'une réclamation orale infructueuse afin de décider de la recevabilité d'une réclamation. Le bout de phrase „*après une réclamation écrite ou orale infructueuse auprès de l'exploitant ou du conducteur de taxi*“ devient donc superfétatoire.

Article 20 initial (nouvel article 18)

Cet article introduit la mise en place d'un registre des exploitants, des conducteurs de taxi et d'une liste d'attente. 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. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. 20. (1) Le ministre tient un registre des exploitants de taxi, des intéressés figurant sur la liste d'attente dont question au paragraphe (3) de l'article 8 et des conducteurs de taxi.

Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour l'octroi, la modification, le renouvellement, l'échange, l'extension temporaire, la délivrance d'un duplicata, la procédure administrative visée à l'article 21 et le suivi des licences d'exploitation de taxi, des licences d'exploitation

de taxi provisoires et des cartes de conducteur de taxi ainsi que pour la gestion de la liste d'attente dont question au paragraphe (3) de l'article 8.

Dans l'exercice des missions leur conférées en vertu de la présente loi, les membres de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises ont accès direct, par un système informatique, au registre visé au présent paragraphe.

(2) Dans le cadre de l'instruction des procédures administratives visées à la présente loi, le ministre peut s'entourer de toutes les informations requises en vue d'apprécier si une personne satisfait aux exigences prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution. Il peut notamment accéder, y compris par un système informatique direct, aux traitements de données à caractère personnel suivants:

- a) pour les personnes physiques, le registre national des personnes physiques prévu par la loi relative à l'identification des personnes physiques;*
- b) pour les personnes morales, le 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;*
- c) le fichier du Registre de commerce et des sociétés exploité en vertu de la loi du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises et modifiant certaines autres dispositions légales;*
- d) le registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi du 2 septembre 2011 précitée;*
- e) le bulletin n° 2 du fichier du casier judiciaire.*

L'accès au fichier visé au point d) est conditionné à l'accord préalable de l'administré.

(3) Les procédés automatisés se font moyennant consultation de données à travers un accès direct à des fichiers de données à caractère personnel et sous garantie que l'accès soit sécurisé, limité et contrôlé. Les conditions, critères et modalités de l'échange sont déterminés par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat constate que cet article a trait à des traitements de données à caractère personnel et rappelle que la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel exige que la Commission nationale pour la protection des données soit demandée en son avis sur tous les projets ou propositions de loi portant création d'un traitement. Il ne ressort pas du dossier communiqué au Conseil d'Etat que l'avis de la Commission nationale pour la protection des données ait été demandé. Les responsables du Ministère font savoir que l'avis de la CNPD a été demandé le 19 avril 2013 et obtenu en date du 6 février 2015.

La Haute Corporation émet en outre les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, il est question d'„accès direct“ par un système informatique au registre pour les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises. Dans un souci de protection des données à caractère personnel, il est indispensable de circonscrire et de limiter le nombre de personnes dans les administrations citées ayant accès direct audit registre. Le législateur doit dès lors préciser, sinon la dénomination exacte de la fonction, du moins les carrières auxquelles devront appartenir les fonctionnaires et agents appelés à être investis du droit d'accès aux données en cause. Les auteurs pourraient utilement s'inspirer des dispositions afférentes prises dans le cadre de la loi du 18 mars 2013 relative aux traitements de données à caractère personnel concernant les élèves;
- au paragraphe 2, il ne suffit pas de disposer que „Dans le cadre de l'instruction des procédures administratives visées à la présente loi, le ministre peut s'entourer de toutes les informations requises en vue d'apprécier si une personne satisfait aux exigences prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution“, mais il y a lieu de préciser quelles sont les finalités attribuées à chaque traitement de données à caractère personnel envisagé. Le Conseil d'Etat s'oppose donc formellement au libellé de l'article 20, paragraphe 2, en ce qu'il énonce les finalités du traitement des données à caractère personnel avec une précision insuffisante;
- toujours au paragraphe 2, l'énumération des fichiers accessibles étant de nature exemplative et générale, une indication plus précise des données échangées par les différents organismes publics s'avère indispensable. En l'absence de précisions textuelles, le ministre aurait en effet vocation à accéder à toutes les données figurant dans les différents fichiers. Il faut se demander si l'intercon-

nexion de fichiers envisagée est en rapport avec l'activité des administrations concernées et ne dépasse pas le cadre de ce qui est nécessaire à l'instruction administrative des dossiers en question. Le Conseil d'Etat s'interroge sur le respect des principes de proportionnalité et de sécurité juridique;

- à l'égard du paragraphe 3, le Conseil d'Etat tient à rappeler que le traitement de données à caractère personnel touche le domaine très sensible du droit au respect de la vie privée, consacré à la fois par l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ainsi que par l'article 11(3) de la Constitution, lequel érige la matière en question en matière réservée à la loi formelle. Il s'ensuit que la dernière phrase du paragraphe 3 est contraire à l'article 32(3) de la Constitution en ce qu'elle relègue dans une matière réservée à la loi la détermination des „conditions, critères et modalités de l'échange“ de données à un règlement grand-ducal. Dans une matière réservée à la loi, la loi peut déléguer au pouvoir réglementaire des mesures d'exécution, à condition toutefois de déterminer à l'effet de cette délégation la fin, les conditions et les modalités. La délégation législative formelle exigée pour permettre d'édicter des règlements grand-ducaux dans les matières réservées doit s'inscrire dans une fin bien précise et obéir, selon les cas, à des conditions particulières de fond et de forme. Il appartient dès lors aux auteurs de déterminer dans la loi en projet les conditions et modalités de l'échange de données visé. En tenant compte de ces considérations, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à la dernière phrase du paragraphe 3 de l'article sous rubrique;
- pour le surplus, l'interconnexion des fichiers de données auxquelles le projet de loi entend ouvrir la voie s'avère superfétatoire étant donné que „tout changement susceptible d'affecter la validité de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi doit être notifié sans délai au ministre par son titulaire“ (article 18 initial) et vu que lors du renouvellement quinquennal de la demande de maintien sur la liste d'attente pour l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi les intéressés sont censés fournir les informations actualisées requises (article 8 initial).

A la lecture de l'avis du Conseil d'Etat et de l'avis de la CNPD, les membres de la Commission décident de réécrire complètement l'article, notamment en:

- précisant au paragraphe 1^{er} la finalité du traitement des données;
- précisant au paragraphe 1^{er}, 2^{ème} alinéa les types d'agents de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises pouvant accéder au registre;
- introduisant des nouveaux paragraphes 2 à 12 s'inspirant des dispositions afférentes de la loi du 18 mars 2013 relative aux traitements de données à caractère personnel concernant les élèves.

Concernant l'accès direct au casier judiciaire il sera fait recours (au lieu d'un accès direct) à la soumission par le demandeur de son extrait de casier, en attendant que la réforme de la loi du 29 mars 2013 relative à l'organisation du casier judiciaire incorpore la possibilité d'un accès direct pour les besoins de traitement des demandes d'exploitation de taxis, avec l'accord de l'intéressé.

Les données des fichiers et les données pouvant être directement recueillies auprès de l'exploitant ou du conducteur en vertu des demandes visées à la présente loi sont fixées par règlement grand-ducal.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 18. (1) Le ministre tient un registre des exploitants de taxi, des intéressés figurant sur la liste d'attente dont question au paragraphe (4) de l'article 7 et des conducteurs de taxi.

Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes: l'octroi, la modification, le renouvellement, l'échange, l'extension temporaire, la délivrance d'un duplicata, la procédure administrative visée à l'article 21 et le suivi des licences d'exploitation de taxi, des licences d'exploitation de taxi provisoires et des cartes de conducteur de taxi ainsi que pour la gestion de la liste d'attente dont question au paragraphe (3) de l'article 8.

- 1. l'attribution et la délivrance de la licence d'exploitation de taxi, la délivrance d'une licence d'exploitation de taxi provisoire, l'extension temporaire, la modification, la transcription, le renouvellement, le duplicata et l'échange d'une licence d'exploitation de taxi;*
- 2. la délivrance d'une carte de conducteur de taxi, d'un duplicata, la modification et le renouvellement de la carte de conducteur;*
- 3. les inscriptions, le renouvellement et les radiations de la liste d'attente;*
- 4. la gestion des réclamations visée à l'article 18;*

5. la mise en œuvre des mesures et sanctions administratives visées à l'article 20; et

6. la mise en œuvre d'analyses et de recherches à des fins de planification et d'évaluation de la qualité des services de taxi après dépersonnalisation des données afférentes.

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

(2) Dans le cadre de l'instruction des procédures administratives visées à la présente loi, le ministre peut s'entourer de toutes les informations requises en vue d'apprécier si une personne satisfait aux exigences prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution. Il peut notamment accéder, y compris par un système informatique direct, aux traitements de données à caractère personnel suivants:

- a) pour les personnes physiques, le registre national des personnes physiques prévu par la loi relative à l'identification des personnes physiques;
- b) pour les personnes morales, le 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;
- c) le fichier du Registre de commerce et des sociétés exploité en vertu de la loi du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises et modifiant certaines autres dispositions légales;
- d) le registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi du 2 septembre 2011 précitée;
- e) le bulletin n° 2 du fichier du casier judiciaire.

L'accès au fichier visé au point d) est conditionné à l'accord préalable de l'administré.

(3) Les procédés automatisés se font moyennant consultation de données à travers un accès direct à des fichiers de données à caractère personnel et sous garantie que l'accès soit sécurisé, limité et contrôlé. Les conditions, critères et modalités de l'échange sont déterminés par règlement grand-ducal.

(2) Le ministre met en œuvre les traitements des données à caractère personnel concernant les exploitants de services de taxis et les conducteurs de taxi qui sont nécessaires à la réalisation des finalités énoncées au paragraphe 1. Les dispositions de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel s'appliquent également aux traitements de données à caractère personnel prévus par la présente loi.

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

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

- a. pour les finalités visées au paragraphe 1 points 1, 3, 4, 5 et 6, le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des conducteurs et exploitants de taxis;
- b. pour les finalités visées au paragraphe 1 points 1, 2, 3, 4, 5 et 6, le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification des conducteurs de taxis;
- c. pour les finalités visées au paragraphe 1 point 1, le fichier du Registre de commerce et des sociétés exploité en vertu de la loi du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises et modifiant certaines autres dispositions légales;
- d. pour les finalités visées au paragraphe 1 point 1, le registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi du 2 septembre 2011 précitée;

- e. pour les finalités visées au paragraphe 1 point 1, 2, 4, 5 et 6, les fichiers exploités par la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises pour la tenue des avertissements taxés;
- f. pour la finalité visée au paragraphe 1 point 1 et 6, le fichier exploité par le ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les voitures immatriculées au Luxembourg;
- g. pour la finalité visée au paragraphe 1 point 2, 4, 5 et 6 le fichier exploité par ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les permis de conduire.

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

(5) Les données pouvant être directement recueillies auprès de l'exploitant ou du conducteur de taxi en vertu de des demandes visées à la présente loi sont fixées par règlement grand-ducal.

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

- a. l'accès aux fichiers est sécurisé moyennant une authentification forte;
- b. tout traitement des données reprises dans les banques et fichiers de données à caractère personnel qui sont gérés par le ministre ayant les transports dans ses attributions ou auxquels le ministre a accès, ainsi que toute consultation de ces données ne peut avoir lieu que pour un motif précis qui doit être indiqué pour chaque traitement et consultation avec l'identifiant numérique personnel de la personne qui y a procédé. La date et l'heure de tout traitement ou consultation ainsi que l'identité de la personne qui y a procédé doivent pouvoir être retracées dans le système informatique mis en place;
- c. Les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de trois ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

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

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

- 1. des finalités du traitement des données;
- 2. des destinataires des données;
- 3. de leur droit d'accès aux données;
- 4. de leur droit de rectification des données;
- 5. des modalités d'exercer les droits visés aux points 3 et 4;
- 6. des conséquences du refus de fournir les renseignements demandés aux articles 3 à 11 12 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.

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

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

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

La communication se fait directement par voie électronique ou non.

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

Le ministre prend toutes les mesures pour assurer la confidentialité et la sécurité des données conformément aux articles 21 à 23 de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

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

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

Le 24 septembre 2015, la commission parlementaire décide de libeller comme suit le paragraphe 5 de l'article:

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

Il s'agit des données suivantes:

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

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que le paragraphe 5 ne spécifie pas avec la précision requise quel genre de données peut être recueilli directement auprès des personnes y visées. Le fait de collecter des informations en vue d'un traitement informatique constitue une ingérence dans la vie privée des personnes, protégée par l'article 11(3) de la Constitution. Dans cette matière, le pouvoir réglementaire du Grand-Duc doit être encadré par la loi formelle conformément l'article 32(3) de la Constitution, duquel il résulte que „dans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi“. Le paragraphe 5 ne satisfaisant pas en tant que base légale au prescrit de l'article 32(3) de la Constitution, le Conseil d'Etat s'y oppose formellement.

Le Conseil d'Etat en outre note que l'énumération des données à recueillir directement auprès des intéressés est actuellement inscrite à l'article 18, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal d'exécution précité. Il demande d'énumérer les données visées dans le projet de loi, et de justifier pour chacune d'elles son caractère non excessif par rapport à la finalité en vue de laquelle elle est recueillie. La Commission du Développement durable décide de donner suite aux observations du Conseil d'Etat. Ainsi, la liste des données recueillies directement auprès des intéressés figurant sur la liste d'attente, l'exploitant et le conducteur, est précisée par un transfert des dispositions afférentes du règlement grand-ducal dans la loi. La justification de la non-excessivité de la collecte de ces données est donnée par le renvoi aux finalités visées au paragraphe 1^{er} points 1 à 6.

Le 10 décembre 2015, la commission parlementaire décide de libeller comme suit le point b) du paragraphe 5 de l'article:

b) Pour l'exploitant: les données de contact, le certificat de capacité professionnelle, un extrait récent du casier judiciaire; pour le cas d'une licence de taxis zéro émissions: le contrat d'achat ou le contrat de crédit-bail **ou une offre commerciale indiquant une date de livraison pendant l'année civile concernée** d'une voiture zéro émissions; pour le cas d'une demande de transcription: l'original ou le duplicata de la licence d'exploitation de taxi, une copie du certificat d'immatriculation et la preuve de mise hors service du taxi d'origine et pour le cas d'une demande de reprise d'activité, la convention de reprise, les certificats d'imposition établis par l'Administration des contributions et l'Administration de l'enregistrement et des domaines et les attestations en matière de cotisations de sécurité sociale;

Cet amendement reflète la dernière mouture du règlement grand-ducal d'exécution de la loi et tient compte du fait que si certains exploitants sont en possession de véhicules zéro émissions, d'autres veulent seulement en acquérir un s'ils se voient attribuer une licence d'exploitation dans le cadre du quota annuel. D'où l'ajout que l'intéressé peut rapporter la preuve d'une offre commerciale attestant que le véhicule est livré dans l'année permettant une attribution dans le cadre du quota annuel.

Pour finir, en date du 11 mars 2016, le point b) du paragraphe 5 du nouvel article 18 est relibellé comme suit:

b) Pour l'exploitant: les données de contact, ~~le certificat de capacité professionnelle~~, un extrait récent du casier judiciaire; pour le cas d'une licence de taxis zéro émissions: le contrat d'achat ou le contrat de crédit-bail **ou une offre commerciale d'un taxi zéro émissions**, indiquant ~~une~~ **la** date de livraison ~~pendant l'année civile concernée~~ d'un ~~taxi~~ **voiture** zéro émissions; pour le cas d'une demande de transcription: l'original ou le duplicata de la licence d'exploitation de taxi, une copie du certificat d'immatriculation et la preuve de mise hors service du taxi d'origine et pour le cas d'une demande de reprise d'activité, la convention de reprise, les certificats d'imposition établis par l'Administration des contributions et l'Administration de l'enregistrement et des domaines et les attestations en matière de cotisations de sécurité sociale;

Il est ainsi fait droit aux observations du Conseil d'Etat. A noter qu'une date de livraison „pendant l'année civile“ a été biffée alors qu'il s'agit d'une condition qui est excessive au vu des conditions de marché pour les voitures zéro émissions et risque de mettre en péril l'attribution des licences d'exploitation de taxis zéro émissions.

Article 21 initial (nouvel article 19)

Cet article prévoit des dispositions précises en relation avec les mesures administratives de retrait, de refus ou de restrictions des autorisations d'exploitation et des cartes de conducteur que peut prendre le ministre. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 21. (1) Le ministre peut refuser l'octroi, restreindre ou suspendre l'emploi ou la validité, refuser la restitution ou leur renouvellement, retirer les licences d'exploitation de taxi et les cartes de conducteur de taxi et rayer un inscrit de la liste d'attente dont question au paragraphe (3) de l'article 8 dans les cas suivants:

- a) si les conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ne sont pas remplies;
- b) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'échange, respectivement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi;
- c) si l'exploitant de taxi ou le conducteur de taxi n'a pas notifié sans délai au ministre un changement susceptible d'affecter la validité de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi;
- d) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 22;
- e) en cas d'infraction punie conformément aux dispositions de l'article 23.

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

La décision du ministre est notifiée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception. Elle est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif

dans le délai de trois mois à partir de la notification. Elle devient effective le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision lui est notifiée par la police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre sa licence d'exploitation de taxi ou sa carte de conducteur de taxi aux membres de la police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision ministérielle qui devient effective le jour de la notification.

(3) Les dispositions du présent article s'appliquent également aux licences d'exploitation de taxi provisoires délivrées en vertu de l'article 7.

Le Conseil d'Etat note que l'article sous rubrique forme à lui seul le chapitre X, intitulé „Dispositions administratives“. Il est d'avis que, pour rendre compte du contenu de l'article, le chapitre X devrait s'intituler „Mesures administratives“.

Dans le but d'éviter les complications juridiques pouvant résulter de l'emploi de sanctions administratives, le Conseil d'Etat propose de prévoir à l'endroit de l'article sous rubrique uniquement des mesures dépourvues de caractère répressif, c'est-à-dire de simples mesures administratives. Il propose donc de se limiter aux mesures administratives de retrait ou de non-renouvellement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ou encore de la radiation d'un inscrit de la liste d'attente, dans les cas où, dans le chef des intéressés, les conditions pour l'octroi d'une licence d'exploitation de taxi, d'une carte de conducteur de taxi ou de l'inscription sur la liste d'attente ne sont pas ou ne sont plus réunies.

Au cas où le législateur entendrait maintenir un système de sanctions administratives, il faudrait veiller à ce que celui-ci réponde en tous points aux exigences découlant de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ce qui n'est pas le cas pour toutes les sanctions administratives prévues par l'article sous rubrique.

Le Conseil d'Etat émet encore les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- le paragraphe 1^{er} prévoit parmi les sanctions qui peuvent être infligées celles de voir „restreindre ou suspendre l'emploi ou la validité, refuser la restitution ou le renouvellement“ des licences d'exploitation de taxi et des cartes de conducteur de taxi. Il n'est cependant pas clair ce qu'il faut comprendre par restriction ou par suspension de l'emploi ou de la validité des titres visés. Il y a donc une certaine indétermination quant à la nature de la sanction. Une autre imprécision existe au niveau des comportements pouvant être sanctionnés. Le paragraphe 1^{er}, point c), prévoit parmi les comportements pouvant entraîner une sanction le fait pour un exploitant ou un conducteur de taxi de ne pas avoir „notifié sans délai au ministre un changement susceptible d'affecter la validité de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi“. Pour l'administré, il n'est pas clair dans ce contexte quels sont les changements soumis à notification. A cet égard, le Conseil d'Etat demande d'énumérer avec précision les changements à notifier sous peine de sanction au ministre. Enfin, le texte confère au ministre une trop grande latitude en ce qui concerne le choix de la sanction à infliger. En conséquence des critiques formulées ci-dessus en ce qui concerne la nature de la sanction, l'incrimination du comportement à sanctionner ainsi que la trop grande latitude dans le choix de la sanction à infliger, le Conseil d'Etat est amené à s'opposer formellement au paragraphe 1^{er} de l'article sous rubrique, alors qu'il est contraire aux exigences de l'article 14 de la Constitution;
- au paragraphe 2, il est prévu que le ministre prend ses décisions „sur le vu de l'avis motivé“ d'une commission spéciale. Des termes mêmes dudit paragraphe, la consultation de ladite commission relève d'un caractère obligatoire pour ce qui est des mesures énumérées au paragraphe 1^{er}. Il en résulte une limitation de l'usage possible du pouvoir ministériel, en liant son détenteur. Il est encore recommandé d'éviter la formule „sur le vu de l'avis motivé de ...“. Mieux vaut employer une formule du type „après avoir demandé l'avis de ...“ ou bien fixer un délai dans lequel l'avis en question doit être émis et prévoir que, passé ce délai, les décisions pourront être prises sans cet avis. Au cas où la commission spéciale à consulter n'émettrait pas d'avis, un éventuel blocage de l'exercice du pouvoir décisionnel pourra alors être évité, surtout que ce blocage risque de mettre l'autorité chargée de prendre la décision dans une situation délicate lorsqu'elle se voit confrontée à un recours en annulation contre le silence de l'administration;
- toujours au paragraphe 2, il y a lieu d'écrire „Entreprise des postes et télécommunications“ et „Police grand-ducale“. Il faudrait également préciser quels membres de la Police grand-ducale seront autorisés, le cas échéant, de réceptionner la licence d'exploitation de taxi ou la carte de conducteur de

taxi. Les auteurs devraient idéalement indiquer la dénomination exacte de la fonction, sinon du moins les carrières auxquelles devront appartenir les fonctionnaires et agents appelés à être investis dudit droit. En outre, la phrase „Elle est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif dans le délai de trois mois à partir de la notification.“ est à supprimer. En effet, dès lors qu'il s'agit d'un acte administratif, il est superfétatoire de prévoir de manière ponctuelle un recours en annulation devant le tribunal administratif contre une décision administrative. En vertu de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif, ce recours est en effet de droit commun pour toute décision à l'égard de laquelle aucun autre recours n'est ouvert.

A la lecture de ces remarques, les membres de la commission parlementaire décident ce qui suit:

- l'intitulé du chapitre est relibellé „Mesures et sanctions administratives“ et une distinction est opérée entre les mesures administratives de retrait et de non-renouvellement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ou encore de la radiation de la liste d'attente dans le paragraphe 1, alinéa 1, et les sanctions administratives de retrait définitif ou de suspension dans un deuxième alinéa;
- il est fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat qui demande que soient précisés les cas où une sanction administrative peut être prononcée par le ministre au cas où le législateur veut maintenir la dualité des mesures administratives et sanctions administratives;
- les cas de retrait définitif et de suspension, équivalent à des sanctions administratives, ont été précisés en détail dans le nouvel alinéa 2 en remplaçant aussi le point c) initial qui visait la notification de changement, par un renvoi à des dispositions précises de non-respect;
- les modifications rédactionnelles du paragraphe 2 donnent suite aux observations du Conseil d'Etat.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 19. (1) ~~Le ministre peut refuser l'octroi, restreindre ou suspendre l'emploi ou la validité, refuser la restitution ou leur renouvellement, retirer les licences d'exploitation de taxi et les cartes de conducteur de taxi et rayer un inscrit de la liste d'attente dont question au paragraphe (3) de l'article 8 dans les cas suivants:~~

- a) ~~si les conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ne sont pas remplies;~~*
- b) ~~si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'échange, respectivement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi;~~*
- c) ~~si l'exploitant de taxi ou le conducteur de taxi n'a pas notifié sans délai au ministre un changement susceptible d'affecter la validité de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi;~~*
- d) ~~en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 22;~~*
- e) ~~en cas d'infraction punie conformément aux dispositions de l'article 23.~~*

Le ministre peut décider le retrait ou le non-renouvellement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ou encore la radiation d'un inscrit de la liste d'attente dont question au paragraphe 3 de l'article 7 dans le cas où, dans le chef de l'intéressé, une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ou de l'inscription sur la liste d'attente ne sont plus remplies.

Il peut en outre décider:

- a) le retrait définitif de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi:*
 - *si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'échange, respectivement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi;*
 - *en cas de cession totale ou partielle de la carte de conducteur ou de la licence d'exploitation de taxi;*
- b) la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi pour une durée maximale d'un an:*
 - *en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 21;*

– en cas de non-respect de l'article 2 paragraphes 1 à 3, de l'article 13 paragraphes 1 à 3, de l'article 14 paragraphe 1, de l'article 6 paragraphes 1 à 3, de l'article 8 paragraphe 1, de l'article 12 paragraphe 1 ou de l'article 16 paragraphe 1.

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

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

(3) Les dispositions du présent article s'appliquent également aux licences d'exploitation de taxi provisoires délivrées en vertu de l'article 6.

En date du 24 septembre 2015, le paragraphe 2 est amendé comme suit:

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

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

En effet, le Conseil d'Etat rappelle que, tant suivant la jurisprudence de la Cour constitutionnelle que suivant celle de la Cour européenne des droits de l'homme, les mêmes garanties légales et procédurales doivent entourer l'application des sanctions pénales et des sanctions administratives. Il s'en suit que les sanctions administratives prévues par le nouvel article 20, doivent être assorties de la possibilité pour l'administré d'introduire contre l'application de ces sanctions, un recours en réformation devant le juge administratif. Un tel recours n'étant pas prévu au projet de loi, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé actuel de l'article 20. La Commission donne suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat par l'introduction d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Suite à différentes remarques rédactionnelles du Conseil d'Etat que la Commission fait siennes, l'article se lira comme suit:

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

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

- 1) le retrait définitif de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi:
 - a) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'échange, respectivement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi;

- b) en cas de cession totale ou partielle de la carte de conducteur ou de la licence d'exploitation de taxi;
- 2) la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi pour une durée maximale d'un an:
- a) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 20;
- b) en cas de non-respect de l'article 2 paragraphes 1 à 3, de l'article 5 paragraphes 1 à 3, de l'article 7 paragraphe 1, de l'article 11 paragraphe 1, de l'article 12 paragraphes 1 à 3, de l'article 13 paragraphe 1, ou de l'article 15 paragraphe 1.

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

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

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

Article 22 initial (nouvel article 20)

Cet article fixe le cadre pour les taxes d'instruction des différentes opérations administratives en relation avec la gestion de dossiers. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 22. (1) Sont assujettis à une taxe d'instruction du dossier, modulée en fonction de l'opération demandée et payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines:

- la délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de taxi provisoire ainsi que l'échange, conformément à l'article 27 paragraphe (2), d'une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis;
- la délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur de taxi;
- la délivrance d'un duplicata et une modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi, à une licence d'exploitation de taxi provisoire ou à une carte de conducteur de taxi ainsi que l'extension temporaire et la transcription d'une licence d'exploitation de taxi dans les conditions du paragraphe (2) de l'article 7.

Le montant de cette taxe qui ne peut dépasser la somme de 400 euros est arrêté par règlement grand-ducal.

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

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

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

Le Conseil d'Etat rappelle qu'aux termes de la jurisprudence nationale, les taxes de quotité constituent des impôts. Il s'ensuit que les taxes de quotité relèvent des matières réservées à la loi et que dès lors les dispositions légales afférentes doivent répondre aux exigences de l'article 32(3) de la Constitution. Si les auteurs entendent ainsi vouloir moduler lesdites taxes selon des critères préétablis, ces critères sont à fixer dans la loi et non pas par voie de règlement grand-ducal.

Aussi bien au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, qu'au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, il faut écrire „le montant de cette taxe ne peut pas dépasser ...“.

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, il faut écrire „alinéa 2“ au lieu de „alinéa précédent“. Il faut encore écrire „cette taxe ne peut pas être restituée“ au lieu de „cette taxe ne saura être restituée“.

Le paragraphe 2, alinéa 2, dispose que les exploitants de taxi „sont tenus de fournir la preuve du paiement“ de la taxe, sans préciser à qui et de quelle manière cette preuve doit être fournie.

A la lecture de ces remarques, la commission parlementaire décide d'introduire un amendement à l'endroit de la phrase introductive du paragraphe 1 afin de préciser qu'en l'occurrence le matériel, le temps requis et la complexité de l'opération déterminent la quotité de la taxe. Le nouvel article 20 se lira donc comme suit:

Art. 20. (1) *Sont assujettis à une taxe d'instruction du dossier, modulée en fonction du matériel, du temps requis et de la complexité de l'opération, demandée et payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines:*

- la délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de taxi provisoire ainsi que l'échange, conformément à l'article 26 paragraphe 2, d'une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis;
- la délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur de taxi;
- la délivrance d'un duplicata et une modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi, à une licence d'exploitation de taxi provisoire ou à une carte de conducteur de taxi ainsi que l'extension temporaire et la transcription d'une licence d'exploitation de taxi dans les conditions du paragraphe 2 de l'article 6.

Le montant de cette taxe qui ne peut pas dépasser la somme de 400 euros est arrêté par règlement grand-ducal.

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

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

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

En date du 24 septembre 2015, la Commission décide d'introduire un amendement précisant la forme de la taxe d'instruction évitant toute insécurité juridique afférente. Il convient de noter qu'avec la loi du 26 mars 2014 visant l'adaptation de certaines dispositions en matière d'impôts indirects „Les taxes, droits et redevances acquittés au moyen de l'apposition de timbres mobiles „droit de chancellerie“ peuvent être payés au moyen d'un virement ou d'un versement sur un compte bancaire spécifique de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.“. Le paragraphe 1^{er} se lira comme suit:

(1) *Sont assujettis à une taxe d'instruction du dossier, modulée en fonction du matériel, du temps requis et de la complexité de l'opération, demandée et qui a la nature d'un droit de timbre et qui est payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines:*

- la délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de taxi provisoire ainsi que l'échange, conformément à l'article 26 paragraphe 2, d'une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis;
- la délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur de taxi;
- la délivrance d'un duplicata et une modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi, à une licence d'exploitation de taxi provisoire ou à une carte de conducteur de taxi ainsi que l'extension temporaire et la transcription d'une licence d'exploitation de taxi dans les conditions du paragraphe 2 de l'article 6.

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

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

Elle décide par ailleurs de compléter l'article par deux paragraphes 3 et 4 libellés comme suit:

(3) Les membres de la commission et les surveillants de l'examen visés à l'article 4, paragraphe 3, ont droit à une indemnité dont le montant est fixé par règlement grand-ducal. Il ne peut pas dépasser le montant de 50 euros par séance, questionnaire à établir, à traduire ou à corriger ou heure de surveillance à prester.

(4) Les membres de la commission visée à l'article 20 ont droit à une indemnité dont le montant est fixé par règlement grand-ducal. Il ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.

Cet ajout a pour objet de donner suite à l'observation du Conseil d'Etat selon laquelle les dispositions des indemnités des membres de la commission de taxis et des indemnités de la commission d'examen, se trouvant actuellement dans le règlement grand-ducal d'exécution de cette loi, risquent la sanction de l'article 95 de la Constitution. Le montant maximal de l'indemnité des membres de la Commission ainsi que celui des indemnités de la commission d'examen et de programme est fixé à 50 voire 75 euros par unité de travail.

Pour finir, en date du 11 mars 2016, le paragraphe 3 de l'article 20 est supprimé. En effet, au vu de la suppression de l'article 4 initial, la base légale des indemnités des membres de la commission d'examen et des surveillants n'a plus de raison d'être.

Article 23 initial (nouvel article 21)

Cet article érige en infraction le non-respect de certaines dispositions de la loi en projet par les conducteurs de taxi, voire les exploitants de taxis. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 23. (1) *Sera puni d'une amende de 25 à 250 euros, le conducteur de taxi qui aura commis une ou plusieurs des infractions suivantes:*

- a) stationnement ou placement d'un taxi en violation des dispositions de l'article 2;*
- b) défaut d'afficher de manière visible la carte de conducteur de taxi pendant son service;*
- c) infraction aux dispositions du règlement grand-ducal pris en vertu de l'article 14;*
- d) infraction aux dispositions du paragraphe (1) de l'article 15;*
- e) infraction aux dispositions du paragraphe (2) de l'article 19.*

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

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

(2) Toutefois, sera puni d'une amende de 25 à 500 euros, l'exploitant de taxi qui aura commis une ou plusieurs infractions aux dispositions du paragraphe (1) de l'article 3, des paragraphes (1) et (4) de l'article 7 ainsi que du paragraphe (4) de l'article 15. Ces infractions sont appelées contraventions graves.

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

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

- a) infractions aux dispositions des paragraphes (2) et (3) de l'article 7;*
- b) infractions aux dispositions du paragraphe (1) de l'article 9;*
- c) infractions aux dispositions du paragraphe (1) de l'article 13;*
- d) infractions aux dispositions du paragraphe (1) de l'article 17.*

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

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

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

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

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

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, point a), les termes „stationnement“ et „placement“ sont à remplacer par l'expression plus appropriée d'„immobilisation“. La Commission ne donne pas suite à cette proposition et maintient les termes „stationnement“ et „placement“ comme étant plus précis que l'expression „immobilisation“ proposée par le Conseil d'Etat;
- le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, point c) porte incrimination, indistinctement et sans autre précision, de toute infraction aux dispositions d'un acte réglementaire, en prévoyant simplement que „l'infraction aux dispositions du règlement grand-ducal pris en vertu de l'article 14“ sont punies des peines qu'il fixe. Ce texte ne répond pas aux exigences, du principe constitutionnel de la légalité des incriminations et des peines inscrit à l'article 14 de la Constitution, décrites à l'endroit de l'article 20. Le même texte est encore contraire à l'article 32(3) de la Constitution, alors que, selon l'article 14 de la Constitution, le libellé des infractions constitue une matière réservée à la loi formelle, dans lesquelles matières un règlement grand-ducal ne peut intervenir que dans le cadre légal strictement délimité conformément à l'article 32(3) précité. Dans ces circonstances, le Conseil d'Etat s'y oppose formellement et propose aux auteurs d'énumérer les comportements sanctionnables avec la précision voulue dans le projet de loi, soit à l'endroit de l'article sous examen, soit à l'endroit de l'article 14 (initial). La Commission du Développement durable introduit un amendement afin de donner suite à cette opposition formelle: le renvoi à un règlement grand-ducal est remplacé par un renvoi aux paragraphes 1 à 3 de l'article 13 de la loi permettant de respecter le principe de la légalité des peines invoqué par le Conseil d'Etat.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 24 initial (nouvel article 22)

Cet article vise à définir l'autorité compétente pour rechercher et constater les infractions à la présente loi et aux règlements d'application. Ces missions incombent aux agents de la Police grand-ducale voire de l'Administration des douanes et accises. Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit:

Art. 24. Les infractions aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution sont recherchées et constatées par les membres de la police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises.

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

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

Même s'il s'agit d'une question d'opportunité politique de charger deux corps différents du contrôle du respect de la loi en projet ainsi que de ses règlements d'exécution, une telle solution soulève aux yeux du Conseil d'Etat la question de l'opportunité de conférer à deux corps administratifs distincts une compétence concurrente pour une seule et même matière légale.

Le parallélisme apparemment recherché par les auteurs du projet de loi par rapport à la législation routière n'est pas évident. En effet, les attributions accordées selon cette législation aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises résultent de la nécessité de conférer à ceux-ci les moyens utiles pour pouvoir exercer leurs compétences en relation avec l'exécution de la législation sur les transports routiers, qui demande le recours à des mesures de contrainte dont en particulier l'immobilisation

des poids lourds et autobus à contrôler selon les modalités prévues à cet effet par la législation routière. Le Conseil d'Etat rappelle que dès la réorientation des missions légales de l'Administration des douanes et accises dans le sillage de la mise en œuvre de l'Accord de Schengen, l'exécution de la législation sur les transports routiers avait été confiée à cette administration parmi ses compétences nouvelles. Or, dans le contexte sous examen, cette administration se voit confier l'exécution d'une nouvelle législation spéciale parallèlement à la Police grand-ducale. Cette solution s'avère, selon le Conseil d'Etat, difficilement conciliable avec les principes d'une organisation rationnelle de l'Administration publique.

Cette considération vaut au même titre pour les articles 23, 25 et 26 du projet de loi sous avis. Si la Chambre des députés persistait néanmoins à vouloir maintenir l'approche dualiste critiquée, telle que préconisée par les auteurs du projet de loi, le Conseil d'Etat attire, à titre subsidiaire, l'attention sur les problèmes que soulèvent les dispositions de l'article sous examen ainsi que celles des articles 25 et 26.

En ce qui concerne l'article 24, alinéa 1^{er}, il est superfétatoire de confirmer pour les membres de la Police grand-ducale des compétences qui leur reviennent de façon générale sur la base des articles 10 et 11 du Code d'instruction criminelle. Par contre, l'attribution aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises de la mission de rechercher et de constater des infractions aux dispositions de la loi en projet, s'avère problématique. En effet, contrairement aux membres de la Police grand-ducale, la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire ne leur est pas conférée par le Code d'instruction criminelle, ni par la loi modifiée du 27 juillet 1993 portant organisation de l'Administration des douanes et accises, et une base légale spéciale à cette fin, comme par exemple l'article 4bis, paragraphe 6, alinéa 5 de la loi précitée du 14 février 1955 réglementant la circulation sur toutes les voies publiques, fait défaut dans le texte sous rubrique.

L'alinéa 2 pose à son tour problème du moment qu'il confère aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises l'exécution de la législation routière pour ce qui est de sa seule application aux conducteurs de taxis, contrairement à ce qui est prévu pour les autres usagers de la route. Quant à l'exécution des dispositions du Code de la consommation visées par le projet de loi sous examen, cette compétence risque de s'avérer aléatoire du moment que les prédicts fonctionnaires n'ont à cet effet ni qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire ni compétence de rechercher et de constater des infractions ou de dresser des procès-verbaux.

Cette analyse confirme le Conseil d'Etat dans son attitude critique qui consiste à faire abstraction des compétences prévues pour les agents de l'Administration des douanes et accises. Partant, l'article sous rubrique deviendrait superfétatoire et pourrait être supprimé.

La Commission du Développement durable décide pourtant de maintenir l'article sous rubrique, estimant opportun d'étendre le contrôle des infractions aux deux corps policier et douanier. Elle est d'avis que, même si l'alinéa 1^{er} peut être considéré un double emploi avec le Code d'instruction criminelle pour ce qui est des agents de la Police grand-ducale, cette disposition est utile pour la simple raison d'une meilleure lisibilité du texte.

Elle introduit par ailleurs un amendement afin d'insérer un nouvel alinéa 2 créant une base légale pour conférer la qualité d'officier de police judiciaire aux agents de la Police grand-ducale et surtout ceux de l'Administration des douanes et accises fait suite à la remarque du Conseil d'Etat que les agents de l'Administration des douanes et accises n'ont pas la qualité d'officier de police judiciaire. Le texte s'inspire de l'article 4bis, paragraphe 6 alinéa 5 du Code de la route en conférant aux agents habilités à cet effet de l'Administration des douanes et accises à côté de ceux de la Police grand-ducale cette qualité dans le cadre de la mise en œuvre de la loi.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

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

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police et les agents de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises ont la qualité d'officiers de police judiciaire.

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

a) des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules ainsi que

les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions;

- b) des dispositions du Code de la consommation pour autant qu'elles concernent l'indication des prix des services de taxis.*

La commission fait sienne la proposition rédactionnelle du Conseil d'Etat et rédige comme suit l'article sous rubrique:

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

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

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

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

Article 25 initial (nouvel article 23)

L'article 25 instaure l'obligation pour les agents chargés de constater les infractions d'informer par voie informatique le ministre de tout avertissement décerné à un exploitant de taxi ou un conducteur de taxi 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 pour un des administrés visés par la présente loi. L'information en est transmise par le procureur général d'Etat au ministre. Sauf à prendre en compte les observations formulées à l'endroit de l'article 24 initial, l'article sous rubrique n'en appelle pas d'autre de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 25. *Les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui décernent un avertissement taxé dans le cadre de la présente loi, en informent par voie informatique le ministre dans les 15 jours suivant le règlement de la taxe.*

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

Les amendements parlementaires du 26 février 2015 ont réservé le libellé suivant à l'article sous rubrique:

Art. 23. *Les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui décernent un avertissement taxé dans le cadre de la présente loi, en informent par voie électronique au moyen d'une connexion sécurisée et d'une authentification forte basée sur un certificat électronique délivré par une autorité de certification faisant partie de la liste de confiance numérique luxembourgeoise le ministre dans les 15 jours suivant le règlement de la taxe.*

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

Le Conseil d'Etat note que le texte exige des membres de la Police grand-ducale ainsi que des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ayant dressé un avertissement taxé dans le cadre de la loi en projet, d'en informer le ministre „par voie électronique au moyen authentification forte basée sur un certificat électronique délivré par une autorité de certification figurant sur la liste de confiance numérique luxembourgeoise“. Aux yeux du Conseil d'Etat, pareille exigence n'est pas de mise dans l'hypothèse visée. Il appartient en effet au ministre de faire aménager les voies de communication électroniques intra-étatiques de manière à satisfaire aux exigences de sécurité et d'authentification qu'il juge utiles. Le Conseil d'Etat demande de faire abstraction de l'exigence précitée.

Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat et l'article 24 se lira comme suit:

Art. 23. *Les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui décernent un avertissement taxé dans le cadre de la présente loi, en informant par voie électronique ~~au moyen d'une connexion sécurisée et d'une authentification forte basée sur un certificat électronique délivré par une autorité de certification faisant partie de la liste de confiance numérique luxembourgeoise~~ le ministre dans les 15 jours suivant le règlement de la taxe.*

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

Article 26 initial (nouvel article 24)

Cet article permet aux membres de la Police grand-ducale d'immobiliser un taxi si son conducteur n'a pas sa résidence officielle au Grand-Duché et est en infraction avec les dispositions du présent texte. Il attribue également 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 ainsi qu'en cas de retard de paiement des taxes sur le véhicule pour une période de 60 jours ou plus. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. 26. *(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 sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du taxi au moyen d'un système mécanique, lorsque le conducteur du taxi qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la présente loi, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner:*

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

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

A côté des observations plus générales formulées à l'endroit de l'article 24 initial, l'article sous rubrique donne encore lieu à celles qui suivent de la part du Conseil d'Etat:

- le paragraphe 1^{er}, de même que le point 1 du paragraphe 2 sont largement inspirés du système des consignations tel qu'il est prévu en matière de législation routière par les articles 16 et 17 de loi précitée du 14 février 1955. Le système des consignations prévu par la législation routière avait à plusieurs reprises donné lieu à critique par le Conseil d'Etat en ce qui concerne la différence de traitement entre contrevenants résidents et contrevenants n'ayant pas leur résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat renvoie à son avis du 23 octobre 2012 relatif au projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (document parlementaire n° 6399⁵). Considérant les objections quant à la conformité au droit européen du système des consignations se trouvant à la base des dispositions du paragraphe 1^{er} et du paragraphe 2, point 1 de l'article sous rubrique, le Conseil d'Etat est amené à réserver sa position en ce qui concerne la dispense du second vote constitutionnel par rapport à ces mêmes dispositions du projet de loi sous avis;
- quant aux points 2 et 3 du paragraphe 2, le Conseil d'Etat constate qu'elles sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 17, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 2 et 4 de la loi précitée du 14 février 1955 et en demande dès lors la suppression.

La commission parlementaire introduit un amendement, afin de donner suite à la réserve du Conseil d'Etat quant à la dispense du second vote constitutionnel. Elle se déclare d'accord avec le Conseil d'Etat que le recouvrement d'une amende d'un non-résident s'avère considérablement plus difficile et onéreux que celui d'un résident, ce qui justifie la dérogation au principe d'interdiction de discrimination en raison de nationalité. Ensuite, afin de tenir compte de la jurisprudence européenne citée par le Conseil d'Etat concernant les risques d'oppositions par le non-résident de la somme à consigner, ainsi que du projet de loi n° 6399 en cours de procédure, il est renvoyé à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

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

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

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

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose l'ajout d'un nouveau paragraphe 3. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat, tout en ajoutant, à sa proposition de texte, l'expression „conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955“, dans un souci de cohérence.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

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

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

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

(3) *Dans les cas respectivement visés aux paragraphes 1^{er} 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 du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955.*

Article 27 initial (nouvel article 25)

Cet article prévoit des dispositions transitoires pour les exploitants qui sont titulaires d'une autorisation d'exploitation de taxi délivrée avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 27. (1) Les personnes exerçant l'activité d'exploitant de taxi au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensées de l'exigence de la capacité professionnelle prévue à l'article 5.

(2) Une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 précitée peut être échangée, pour la durée de validité y inscrite et pour la zone correspondante dont question au paragraphe (1) de l'article 8, par le ministre contre une licence d'exploitation de taxi au sens de la présente loi, dans les quatre mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi et sur demande du titulaire présentée par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception.

(3) Sans préjudice de l'article 8 (3), dans les quatre mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, les inscriptions valables sur les listes d'attente tenues sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 précitée au moment de la publication de la présente loi peuvent faire l'objet d'une transcription, suivant le rang de la date de l'inscription, dans la liste d'attente qui sera établie en vertu de l'article précité sur demande du titulaire présentée par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception et d'une confirmation écrite par l'autorité qui a initialement procédé à cette inscription. Seule une transcription sur la liste est admise par exploitant, sous quelque forme que ce soit, et pour la zone correspondant à l'inscription la plus ancienne sous le régime de loi modifiée du 18 mars 1997 précitée.

(4) Sans préjudice des dispositions de l'article 21, ces licences peuvent être renouvelées aux conditions de la présente loi.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit du paragraphe 3 de cet article:

- d'un point de vue rédactionnel, il suggère d'écrire „article 8, paragraphe 3“ de même que „loi précitée du 18 mars 1997“;
- le texte ne tranche pas la question des inscriptions de plusieurs candidats disposant de la même ancienneté, étant donné que le fonctionnement de la liste d'attente établit un rang strict entre les différents inscrits, l'égalité de rang n'étant pas permise. Des précisions supplémentaires s'imposent;
- le texte dispose encore que „seule une transcription sur la liste est admise par exploitant, sous quelque forme que ce soit ...“. En rapport avec les inscrits sur la liste d'attente, le projet de loi utilise jusqu'ici l'expression „les intéressés“. Cette expression est plus exacte, alors qu'un grand nombre des inscrits ne sont pas „exploitants de taxi“, mais briguent à le devenir;
- en ce qui concerne l'expression „sous quelque forme que ce soit“, le Conseil d'Etat renvoie aux observations formulées à l'endroit de l'article 8, paragraphe 3, alinéa 4 (initial);
- le paragraphe 3 dispose encore que pour chaque intéressé „seule une transcription sur la liste [d'attente] est admise ... et [ce] pour la zone correspondant à l'inscription la plus ancienne sous le régime de la loi du 18 mars 1997“. A cet égard il faut noter que l'exploitation d'un service de taxis relève de la liberté de commerce inscrite à l'article 11(6) de la Constitution. Dans ces circonstances, se pose la question de savoir pourquoi la loi ne laisse pas aux intéressés bénéficiant d'inscriptions multiples sur les listes d'attente actuellement en vigueur, le choix de décider dans quelle zone ils veulent être inscrits.

La commission parlementaire décide d'introduire deux amendements à l'endroit de cet article:

- le premier concerne le paragraphe 1^{er} et vise à préciser les dispositions transitoires afin d'éviter que des exploitants de taxis illégaux soient dispensés de la formation professionnelle;
- le second a pour objet de supprimer le paragraphe 3 de l'article qui prévoyait une transcription des inscriptions des listes d'attente communales sur la nouvelle liste d'attente. La raison en est la volonté de permettre l'accès à l'activité de taxis à de nouveaux exploitants de taxi et l'impossibilité matérielle de composer une liste d'attente nationale à partir des listes d'attente communales. En effet, après recensement auprès des communes par le Ministère du Développement durable et des

Infrastructure, il s'avère que certaines communes ont géré des listes d'attente et d'autres non. Dans les cas où des listes ont été gérées, ceci s'est souvent fait sans l'existence de preuves officielles. De ce fait, la reprise des anciennes listes avec le classement afférent porterait un risque d'incertitude juridique voire des litiges administratifs pouvant bloquer la mise en œuvre effective de la nouvelle loi. Il est donc plus judicieux de remettre à plat la liste d'attente.

L'article se lira donc comme suit:

Art. 25. (1) Les personnes prouvant l'exercice légal de l'activité d'exploitant de taxi au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensées de l'exigence de la capacité professionnelle prévue à l'article 4.

(2) Une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 précitée peut être échangée, pour la durée de validité y inscrite et pour la zone correspondante dont question au paragraphe (1) de l'article 7, par le ministre contre une licence d'exploitation de taxi au sens de la présente loi, dans les quatre mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi et sur demande du titulaire présentée par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception.

(3) Sans préjudice de l'article 8 (3), dans les quatre mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, les inscriptions valables sur les listes d'attente tenues sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 précitée au moment de la publication de la présente loi peuvent faire l'objet d'une transcription, suivant le rang de la date de l'inscription, dans la liste d'attente qui sera établie en vertu de l'article précité sur demande du titulaire présentée par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception et d'une confirmation écrite par l'autorité qui a initialement procédé à cette inscription. Seule une transcription sur la liste est admise par exploitant, sous quelque forme que ce soit, et pour la zone correspondant à l'inscription la plus ancienne sous le régime de loi modifiée du 18 mars 1997 précitée.

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

Le 26 février 2015, la Commission décide de donner le libellé suivant au paragraphe 2 de l'article:

(2) Une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 précitée peut être échangée, pour **une durée de validité de cinq ans** et pour la zone correspondante dont question au paragraphe (1) de l'article 7, par le ministre contre une licence d'exploitation de taxi au sens de la présente loi, dans les quatre mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi et sur demande du titulaire présentée par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception.

Par cet amendement, il est enlevé une insécurité juridique liée à la durée de la licence échangée.

En effet, souvent la durée des licences d'exploitation de taxi délivrées selon l'ancien régime de la loi du 18 mars 1997 par les communes ne semble pas être spécifiée. Afin d'éviter une discordance par rapport au régime des licences d'exploitation délivrées selon le nouveau régime, la durée de 5 ans est inscrite d'office au moment de l'échange.

Il est aussi clair que cet échange se fait par une licence d'exploitation de taxi au sens de la présente loi, donc au choix du demandeur contre une licence d'exploitation de taxi „zéro émissions“ ou contre une licence d'exploitation de taxi „ordinaire“.

Le 10 décembre 2015, elle donne la teneur suivante au paragraphe 2:

(2) Une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 précitée peut être échangée, pour une durée de validité de cinq ans et pour la zone correspondante dont question au paragraphe (1) de l'article 7, par le ministre contre une licence d'exploitation de taxi au sens de la présente loi, dans les **six** mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi et sur demande du titulaire présentée par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception.

La commission parlementaire décide de prolonger de 2 mois les périodes transitoires concernant l'échange de la licence d'exploitation de taxi et de la carte de conducteur afin d'assurer une transition en douceur de l'ancien vers le nouveau régime. Il est ainsi notamment tenu compte du passage obligatoire auprès de la Société nationale de circulation automobile (SNCA) des véhicules de taxi afin d'effectuer l'échange des licences d'exploitation de taxi émises sous l'ancien régime par une licence

d'exploitation de taxi émise sous le nouveau régime pour contrôler la conformité du véhicule avec les nouvelles dispositions et notamment la correspondance entre les tarifs affichés et ceux calculés par le taximètre.

Par ailleurs, le 11 mars 2016, le paragraphe 1^{er} de l'article est supprimé, comme conséquence de la suppression de l'article 4 initial.

En faisant siennes plusieurs observations du Conseil d'Etat, la Commission donne la teneur suivante à l'article sous rubrique:

Art. 25. (1) Les personnes prouvant l'exercice légal de l'activité d'exploitant de taxi au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensées de l'exigence de la capacité professionnelle prévue à l'article 4.

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

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

Article 28 initial (nouvel article 26)

Cet article prévoit des dispositions transitoires concernant les conducteurs de taxi opérant sous l'ancienne législation. Il n'appelle aucun commentaire de la part du Conseil d'Etat et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 28. (1) Les personnes exerçant l'activité de conducteur de taxi au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensées de la participation à la séance d'information prévue à l'article 11.

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

(3) Sans préjudice des dispositions de l'article 21, ces cartes peuvent être renouvelées aux conditions de la présente loi.

La Commission introduit un amendement parlementaire visant à préciser la disposition transitoire afin d'éviter que des conducteurs de taxi occasionnels ne soient dispensés de la formation professionnelle. A cette fin, le conducteur de taxi devra apporter la preuve d'avoir travaillé pendant au moins un an en continu comme conducteur de taxi pour bénéficier de la disposition transitoire. L'article amendé se lira comme suit:

Art. 26. (1) Les personnes prouvant l'exercice de l'activité de conducteur de taxi pour au moins 1 an continu au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensées de la participation à la séance d'information prévue à l'article 10.

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

(3) Sans préjudice des dispositions de l'article 21, ces cartes peuvent être renouvelées aux conditions de la présente loi.

Ce nouveau libellé n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat quant au fond. Quant à la forme, il propose de reformuler le libellé du paragraphe 1^{er} comme suit: „(1) Le conducteur de taxi prouvant dans son chef l'exercice continu de l'activité de chauffeur de taxi pendant un an avant l'entrée en vigueur ...“. La Commission fait siennes cette proposition et l'article se lira comme suit:

Art. 26. (1) Le conducteur de taxi prouvant dans son chef l'exercice continu de l'activité de chauffeur de taxi pendant un an avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensées de la participation à la séance d'information prévue à l'article 10.

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

(3) Sans préjudice des dispositions de l'article 21, ces cartes peuvent être renouvelées aux conditions de la présente loi.

En date du 10 décembre 2015, la commission parlementaire décide de prolonger de 2 mois les périodes transitoires concernant l'échange de la licence d'exploitation de taxi et de la carte de conducteur afin d'assurer une transition en douceur de l'ancien vers le nouveau régime. Il est ainsi notamment tenu compte du passage obligatoire auprès de la Société nationale de circulation automobile (SNCA) des véhicules de taxi afin d'effectuer l'échange des licences d'exploitation de taxi émises sous l'ancien régime par une licence d'exploitation de taxi émise sous le nouveau régime pour contrôler la conformité du véhicule avec les nouvelles dispositions et notamment la correspondance entre les tarifs affichés et ceux calculés par le taximètre. L'article se lira donc comme suit:

Art. 26. (1) Le conducteur de taxi prouvant dans son chef l'exercice continu de l'activité de chauffeur de taxi pendant un an avant l'entrée en vigueur de la présente loi est dispensé de la participation à la séance d'information prévue à l'article 10.

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

(3) Sans préjudice des dispositions de l'article 21, ces cartes peuvent être renouvelées aux conditions de la présente loi.

Article 29 initial (nouvel article 27)

Cet article prévoit l'engagement de deux employés de la carrière D nécessaires au bon fonctionnement et la bonne gestion de toutes les tâches administratives liées à l'exécution de la présente loi. Il n'appelle aucun commentaire de la part du Conseil d'Etat et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 29. Pour l'application des dispositions de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à procéder au cours de l'année 2013 à l'engagement de deux employés de la carrière D pour le compte du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des transports.

La Commission du Développement durable apporte un amendement technique à cet article afin de porter modification de l'année de recrutement de 2013 à 2016. L'article amendé se lira comme suit:

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

Ce nouveau libellé n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire.

Article 30 initial (nouvel article 28)

Cet article modifie l'article L.112-8 du Code de la consommation de façon à y ajouter la formulation „et/ou forfaitaire“ afin de permettre l'affichage des prix forfaitaires désormais autorisés pour les services de taxis. En outre, il ajoute une phrase afin de rendre obligatoire l'affichage visible des tarifs par le client sur la partie extérieure et intérieure de la voiture.

Le Conseil d'Etat suggère de remplacer l'expression „et/ou“ par la conjonction „ou“. La commission parlementaire fait sienna cette suggestion; l'article sous rubrique se lira donc comme suit:

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

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

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

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

„Dans le cadre des services de taxis, les tarifs doivent être affichés à l’extérieur et à l’intérieur du taxi.

Les modalités de l’affichage peuvent être arrêtées par règlement grand-ducal.“

Article 31 initial (nouvel article 29)

Cet article abroge la loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis. Il n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d’Etat et se lit comme suit:

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

Article 32 initial (nouvel article 30)

Cet article prévoit un intitulé abrégé; il n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d’Etat. La commission parlementaire ayant décidé de suivre le Conseil d’Etat dans sa proposition de modifier l’intitulé du projet de loi sous rubrique, elle opère également une modification non substantielle à l’endroit de l’article sous rubrique qui se lit comme suit:

Art. 30. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l’intitulé suivant: „loi du XXX portant organisation du secteur des services de taxis“.

Article 33 initial (nouvel article 31)

Cet article fixe l’entrée en vigueur de la loi. Il n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d’Etat et se lit comme suit:

Art. 31. La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

*

XI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d’adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

portant

a) organisation des services de taxis et

b) modification du Code de la consommation

Chapitre I – Définitions

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

- a) „taxi“: voiture automobile à personnes, comportant au moins quatre places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route;
- b) „taxi zéro émissions“: taxi, tel que défini au point a), dont l’utilisation ne produit pas d’émissions de CO₂ ni de NO_x;
- c) „licence d’exploitation de taxi“: titre administratif, conférant à son titulaire le droit d’exploiter un taxi tel que défini au point a) en vue de prester des services de taxi;
- d) „licence d’exploitation de taxi zéro émissions“: licence d’exploitation de taxi, telle que définie au point c), conférant à son titulaire le droit d’exploiter exclusivement un taxi zéro émissions tel que défini au point b), en vue de prester des services de taxi;
- e) „service de taxis“: transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis;
- f) „cession“: acte juridique par lequel le titulaire d’une licence d’exploitation de taxi, d’une inscription sur la liste d’attente ou d’une carte de conducteur de taxi en transfère, à titre onéreux ou gratuit,

totale ou partiellement, temporairement ou définitivement, la propriété, la jouissance ou l'usage à une ou plusieurs personnes physiques ou morales;

- g) „taximètre“: un dispositif couplé à un générateur de signaux pour constituer un instrument de mesure, destiné à mesurer la durée d'un trajet, à calculer la distance de ce trajet sur base d'un signal produit par le générateur de signaux et à calculer et afficher le prix à payer pour ce trajet sur base de la durée mesurée et/ou de la distance calculée;
- 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.

Chapitre II – Services de taxis

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

A l'exception des emplacements de taxi réservés conformément à l'alinéa 1^{er}, il est interdit aux conducteurs de taxi de stationner ou de placer leur taxi à un autre endroit de la voie publique, en vue d'offrir leurs services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique.

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

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

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

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

Chapitre III – Exploitants de taxis

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

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

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

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

L'avis mentionne

- a) la zone de validité géographique de chaque licence à attribuer,
- b) le lieu où les demandes sont à adresser, qu'il s'agisse de l'adresse postale, de l'adresse électronique ou d'un site internet,

- c) la date-limite à laquelle les demandes doivent être présentées au plus tard, sous peine de forclusion, le délai pour la présentation des demandes ne pouvant pas être inférieur à quatre semaines,
- d) la date à laquelle le ministre doit informer au plus tard les demandeurs si leur demande est complète ou non, ainsi que la date-limite à laquelle les demandes incomplètes doivent être complétées au plus tard, sous peine de forclusion, le délai pour compléter les demandes ne pouvant pas être inférieur à deux semaines,
- e) la date à laquelle le ministre prend au plus tard la décision d'octroi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- c) la désignation du taxi comportant l'indication du type de taxi, le numéro d'immatriculation et le numéro de châssis.

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

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

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

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

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

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

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

La demande de transcription doit être appuyée:

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

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

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

Le lieu du déchargement reste libre.

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

Elle perd sa validité de plein droit:

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

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

(5) En cas de départ du dirigeant, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. Une licence d'exploitation provisoire pour une durée allant jusqu'à six mois peut être délivrée afin de per-

mettre l'engagement d'un nouveau dirigeant remplissant les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues à l'article 3.

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

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

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

Art. 6. (1) Pour la détermination de la validité géographique et du nombre de licences d'exploitation de taxi, le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est divisé en six zones géographiques reprises dans le plan en annexe.

(2) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone géographique est fixé comme suit:

<i>Numéro de la zone géographique de validité</i>	<i>Nom de la zone</i>	<i>Nombre maximal de licences</i>
1	Zone Centre	290
2	Zone Sud	140
3	Zone Ouest	30
4	Zone Est	25
5	Zone Nord 1	50
6	Zone Nord 2	15

(3) Par dérogation aux nombres maximaux de licences visés au paragraphe 2 et indépendamment du fait si ces maxima sont atteints ou non, les licences d'exploitation de taxi zéro émissions sont attribuées aux demandeurs conformément à la procédure visée à l'article 4, paragraphe 2, dans la limite:

- a) de quinze licences d'exploitation de taxi zéro émissions par année civile pour la zone de validité géographique 1; et
- b) de cinq licences d'exploitation de taxi zéro émissions par année civile pour les zones de validité géographique 2 à 6 toutes confondues.

L'attribution de licences d'exploitation de taxi zéro émissions est limitée au nombre de trois par personne physique ou société commerciale et par année civile.

Lorsque moins de quinze licences d'exploitation de taxi zéro émissions pour la zone de validité géographique 1 ou moins de cinq licences d'exploitation de taxi zéro émissions pour les zones de validité géographique 2 ont fait l'objet d'une attribution pour une année civile, l'excédent ne fera pas l'objet d'un report à nouveau.

(4) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi visées aux paragraphes 2 et 3 ne peut pas dépasser 1,5 taxi par mille habitants du Grand-Duché de Luxembourg. A cet effet, est pris en compte le nombre d'habitants calculé par le STATEC au 1^{er} janvier de l'année en cours.

(5) En vue de l'octroi des licences d'exploitation de taxi conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er}, il existe une seule liste d'attente, valable pour toutes les zones de validité géographiques.

Tout intéressé peut se faire inscrire sur la liste d'attente. A cet effet, il adresse, par la voie électronique, une demande au ministre. La demande doit, sous peine d'irrecevabilité, contenir les noms et prénoms, le numéro d'identification national, l'adresse du domicile du demandeur, ou, s'il s'agit d'une société, la dénomination sociale, la forme de la société, le numéro d'identification national de la société, l'adresse du siège social. Les demandes sont à présenter, sous peine d'irrecevabilité, par voie électronique moyennant une authentification forte.

Les intéressés sont inscrits sur la liste d'attente dans l'ordre chronologique de la réception de leurs demandes, l'horodatage de la réception de celles-ci faisant foi.

La liste d'attente est établie et tenue à jour par le ministre. Le titulaire d'une inscription sur la liste peut à tout moment consulter le rang de son inscription en empruntant la voie électronique moyennant une authentification forte.

L'inscription ou le refus d'inscription sur la liste d'attente sont communiqués au demandeur par voie électronique moyennant une authentification forte.

L'inscription sur la liste d'attente est strictement personnelle. La cession de l'inscription ainsi que la cession ou la postposition du rang d'inscription sont interdits.

L'inscription sur la liste d'attente ne dispense pas son titulaire de présenter en temps utile au ministre une demande en vue de se voir attribuer une licence d'exploitation de taxi, conformément à l'article 4 paragraphe 1^{er}.

L'inscription sur la liste d'attente est valable pour une année. Elle cesse ses effets si elle n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai, si le titulaire de l'inscription s'est vu octroyer une licence d'exploitation de taxi, conformément à l'article 4 paragraphe 1^{er} ou s'il a demandé sa radiation.

Chaque renouvellement maintient les effets de l'inscription pour une nouvelle année. Trois mois au moins avant la cessation des effets de l'inscription, le ministre en informe le titulaire de celle-ci. Afin de maintenir les effets de l'inscription, le titulaire adresse au ministre une demande de renouvellement de son inscription sur la liste d'attente. La demande de renouvellement contient les mêmes indications et est présentée dans les mêmes formes que la demande initiale. Le renouvellement ou le refus de renouvellement de l'inscription sur la liste d'attente sont communiqués par le ministre au titulaire, par voie électronique moyennant une authentification forte, dans le délai de quinze jours suivant la réception de la demande de renouvellement. Toute demande de renouvellement d'une inscription qui parvient au ministre après la cessation des effets de l'inscription, donne lieu à une nouvelle inscription du titulaire sur la liste d'attente.

N'est pas inscrit sur la liste d'attente, l'intéressé dont la demande n'est pas recevable ainsi que l'intéressé qui y est déjà titulaire d'une inscription.

Est radié de la liste d'attente,

- a) le titulaire dont l'inscription a cessé de produire ses effets;
- b) le titulaire d'une inscription qui s'est vu octroyer une licence d'exploitation de taxi conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er};
- c) le titulaire d'une inscription qui, après mise en demeure, reste en défaut de payer l'une des taxes visées à l'article 20.

Chapitre IV – Conducteurs de taxis

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

(2) En vue de l'obtention de la carte de conducteur de taxi, l'intéressé doit

- a) être titulaire, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable pour la conduite de taxis;
- b) avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;
- c) satisfaire aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle, spécifiées aux articles 8 et 9.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Il est interdit aux conducteurs de taxis:

- a) de charger des clients à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi;
- b) de refuser de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course à courte distance;
- c) de gêner, par quelque moyen que ce soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi;
- d) de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale;
- e) de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes;

- f) de fumer dès qu'ils ont pris en charge un ou plusieurs clients;
- g) de réclamer un prix supérieur à celui du tarif affiché par le taximètre;
- h) de mettre le taximètre en marche avant la prise en charge du client ou de le mettre à zéro avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû;
- i) de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client;
- j) de ne pas laisser le client lire et comparer les prix;
- k) de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers;
- l) d'utiliser un véhicule autre qu'un taxi zéro émissions pour une licence d'exploitation de taxis zéro émissions.

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

(3) Les conducteurs de taxi sont tenus:

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

(4) Les conducteurs de taxi peuvent:

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

Chapitre V – Taxis

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

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

Il est interdit d'installer sur des véhicules routiers, autres que les taxis, un des dispositifs dont question à l'alinéa 2. Un véhicule routier équipé d'un ou de plusieurs de ces dispositifs ne peut être utilisé que comme taxi.

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

Toute publicité est interdite sur les vitres.

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

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

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

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

(5) Dans le cadre du contrôle technique prévu à l'article 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 porte en outre sur:

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

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

(6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km en matière d'émissions de CO₂ et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 5 peuvent être exploitées en tant que taxis. Les valeurs exactes et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal.

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

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

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

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

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

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

Chapitre VI – Tarification

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

(2) Les différents paramètres à utiliser pour le calcul et l'affichage des tarifs sont les types de tarifs, unitaires ou forfaitaires, y compris la prise en charge, les plages horaires d'application, les suppléments éventuels et les modes de paiement acceptés. Un modèle d'affichage des tarifs est arrêté par règlement grand-ducal.

(3) Tout taximètre doit être associé à un dispositif imprimeur destiné à délivrer un ticket-reçu à l'usager du taxi. Dans ce cas, les données métrologiques transitant par l'interface entre le taximètre et le dispositif imprimeur et étant imprimés par ce dernier doivent être rigoureusement identiques aux données ayant été mesurées et calculées par le taximètre, y compris pour un tarif forfaitaire

Chapitre VII – Notification et contrôle

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

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

Chapitre VIII – Réclamations

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

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

Chapitre IX – Traitement des données à caractère personnel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il s'agit des données suivantes:

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

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

- a. l'accès aux fichiers est sécurisé moyennant une authentification forte;
- b. tout traitement des données reprises dans les banques et fichiers de données à caractère personnel qui sont gérés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou auxquels le ministre a accès, ainsi que toute consultation de ces données ne peut avoir lieu que pour un motif précis qui doit être indiqué pour chaque traitement et consultation avec l'identifiant numérique personnel de

la personne qui y a procédé. La date et l'heure de tout traitement ou consultation ainsi que l'identité de la personne qui y a procédé doivent pouvoir être retracées dans le système informatique mis en place;

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

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

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

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

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

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

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

La communication se fait directement par voie électronique ou non.

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

Le ministre prend toutes les mesures pour assurer la confidentialité et la sécurité des données conformément aux articles 21 à 23 de la loi précitée du 2 août 2002.

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

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

Chapitre X – Mesures et sanctions administratives

Art. 19. (1) Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ou encore la radiation

d'un inscrit de la liste d'attente dont question au paragraphe 3 de l'article 6 dans le cas où, dans le chef de l'intéressé, une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ou de l'inscription sur la liste d'attente ne sont plus remplies.

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

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

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

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

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

Chapitre XI – Dispositions financières

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre XII – Dispositions pénales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) Dans les cas respectivement visés aux paragraphes 1^{er} 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 du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Chapitre XIII – Dispositions transitoires

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

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

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

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

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

Chapitre XIV – Nouveaux engagements de personnel

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

Chapitre XV – Dispositions modificatives et abrogatoires

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

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

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

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

„Dans le cadre des services de taxis, les tarifs doivent être affichés à l'extérieur et à l'intérieur du taxi.

Les modalités de l'affichage peuvent être arrêtées par règlement grand-ducal.“

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

Chapitre XVI – Dispositions finales

Art. 30. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du XXX portant organisation des services de taxis“.

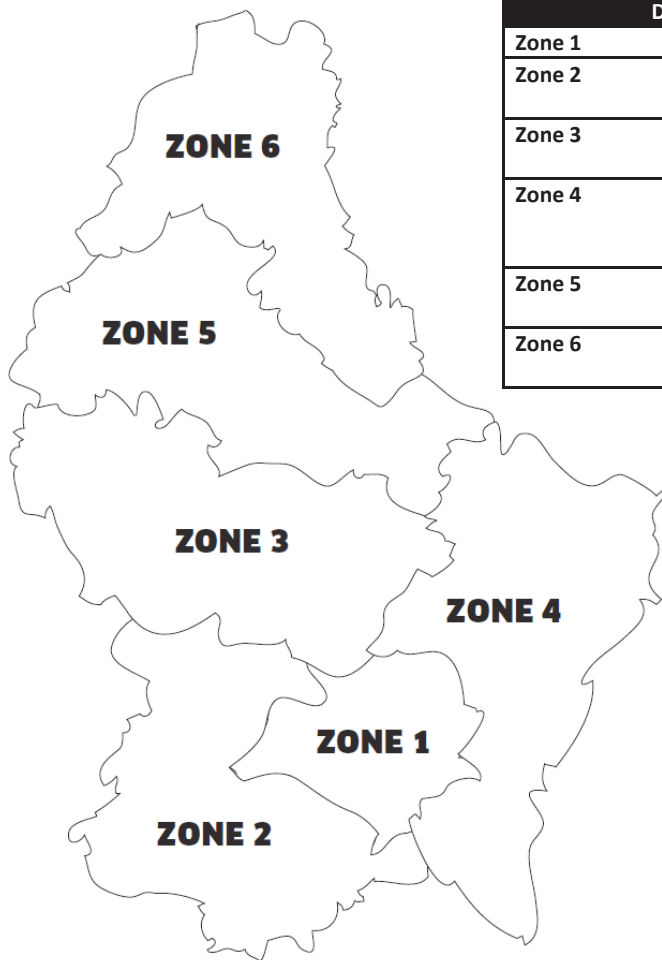
Art. 31. La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

Luxembourg, le 14 avril 2016

La Présidente,
Josée LORSCHÉ

Le Rapporteur,
Henri KOX

ANNEXE



Délimitations géographiques	
Zone 1	Canton Luxembourg
Zone 2	Canton Capellen Canton Esch-sur-Alzette
Zone 3	Canton Mersch Canton Redange
Zone 4	Canton Echternach Canton Grevenmacher Canton Remich
Zone 5	Canton Diekirch Canton Wiltz
Zone 6	Canton Clervaux Canton Vianden

