



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 10 mars 2016

#### Ordre du jour :

1. 6588 Projet de loi portant
  - a) organisation des services de taxis et
  - b) modification du Code de la consommation- Rapporteur: Monsieur Henri Kox  
- Examen du 3e avis complémentaire du Conseil d'État  
- Adoption d'une série d'amendements parlementaires
2. Divers

\*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Marcel Oberweis, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Jean-Paul Maas, M. Max Nilles, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

- 1. 6588 Projet de loi portant**
  - a) organisation des services de taxis et**
  - b) modification du Code de la consommation**

Les membres de la Commission examinent le troisième avis complémentaire du Conseil d'État, datant du 8 mars 2016 et émis suite aux amendements parlementaires du 10 décembre 2015.

Les amendements 3, 4, 6 et 7 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

L'amendement 1 apportait des modifications à l'article 4 du projet de loi sur les cours de formation devant être suivis par les exploitants de taxis et répondant aux préceptes suivants :

- la formation est organisée par le ministre ;
- la formation est répartie sur plusieurs modules dont l'un (celui traitant des « *spécificités de la réglementation liée à l'activité d'exploitant de taxi* ») est obligatoirement organisé par la commission de programme et d'examen qui est instituée auprès du ministre ;
- le ministre peut charger « *de l'exclusivité de la formation* » un ou plusieurs organismes publics ou privés.

Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet amendement :

- étant donné que l'un des modules de formation est organisé par la commission de programme et d'examen instituée auprès du ministre, il est d'avis que le ministre se trouve dans l'impossibilité de charger un autre organisme, quel qu'il soit, « *de l'exclusivité* » de la formation ;
- il faut préciser si les organismes chargés de la formation sont également investis de la compétence de vérifier les connaissances des candidats et de décerner des diplômes intervenant dans l'appréciation de leur capacité professionnelle ;
- si le ministre ne fait pas usage de la faculté de charger un ou plusieurs organismes de la partie de la formation qui n'est pas réservée à la commission de programme et d'examen, il doit lui-même organiser et sanctionner cette partie de la formation. Or, étant donné que la commission de programme et d'examen est uniquement compétente pour l'organisation et la sanction d'un seul module de formation, il se pose la question de savoir, de quelle manière, dans ces circonstances, les autres modules sont organisés et sanctionnés ;
- en ce qui concerne les organismes, publics ou privés, que le ministre peut charger de tâches de formation, il faut constater que le projet de loi ne prévoit pas de soumettre ceux-ci à un agrément, basé sur des critères auxquels ils doivent satisfaire. Or, pour le Conseil d'État, la bonne qualité de la formation ainsi que la transparence dans l'octroi des charges de formation par le ministre sont tributaires de critères stricts, sanctionnés par un agrément. Comme l'agrément et les critères sur lesquels il se fonde sont susceptibles de constituer des entraves à la liberté de commerce garantie par l'article 11(6) de la Constitution, l'exigence de l'agrément et l'établissement des critères à remplir, relèvent du domaine de la loi formelle et doivent dès lors être inscrits dans le projet de loi.

En présence des imprécisions et incohérences relevées ci-dessus, incompatibles avec les exigences de la sécurité juridique, le Conseil d'État s'oppose formellement aux dispositions de l'amendement 1.

A la lecture de ces remarques, les membres de la Commission décident d'amender l'article 3, paragraphe 3 et l'article 4 du projet de loi.

L'article 3, paragraphe 3 se lira dorénavant comme suit :

(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.

L'article 4 est quant à lui supprimé. Les articles suivants sont renumérotés et les renvois adaptés. En conséquence, il convient également de supprimer :

- le paragraphe 3 du nouvel article 20, la base légale des indemnités des membres de la commission d'examen et des surveillants n'a plus de raison d'être,
- le paragraphe 1<sup>er</sup> du nouvel article 25 (ancien article 26).

Dans un esprit de simplification administrative, les membres de la Commission décident en effet 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.

\*

L'amendement 2 modifiait l'article 5, paragraphe 2 du projet de loi. Il trouvait son origine dans une interrogation formulée par le Conseil d'État dans son avis du 24 novembre 2015, en relation avec l'article 19 du projet. En effet, après avoir constaté que l'article 19, dans sa version résultant des amendements parlementaires du 24 septembre 2015, faisait figurer le contrat d'acquisition ou de crédit-bail portant sur une voiture zéro émissions parmi les données à collecter auprès du candidat à une licence d'exploitation de taxi, le Conseil d'État s'était interrogé si l'existence de ces contrats était une condition d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions. Il demandait, si tel était le cas, qu'il soit fait mention de cette condition à l'article 5, paragraphe 2 du projet.

L'amendement 2 essayait de répondre à cette interrogation en précisant qu'au moment de sa demande, le candidat doit apporter « *la preuve qu'il dispose ou est en cours d'acquisition d'un véhicule zéro émissions* ».

En ce qui concerne le vocabulaire utilisé, le Conseil d'État note que la notion de « *véhicule zéro émissions* » ne peut pas se prévaloir d'une définition légale. Il propose dès lors soit de définir cette notion à l'endroit de l'article 1<sup>er</sup>, soit de lui substituer la notion de « *taxi zéro émissions* », laquelle est définie.

La preuve à rapporter par le candidat comporte deux alternatives : soit il prouve qu'il « *dispose* » d'une voiture adéquate, soit qu'il se trouve « *en cours d'acquisition* » d'une telle voiture. Le Conseil d'État estime que ces deux notions sont vagues. Ainsi :

- il demande de remplacer « *disposer* » par « *être propriétaire ou détenteur* » du véhicule ;
- il recommande de prévoir avec précision les preuves à apporter par le candidat, à savoir : être propriétaire ou détenteur du véhicule ou disposer d'un contrat d'achat assorti de la condition suspensive de l'octroi de la licence.

Dans ce même contexte, le Conseil d'État soulève un autre problème risquant de se poser et concernant la procédure d'octroi de la licence. En effet, en présence d'une demande de licence complète et valable, le ministre est tenu de délivrer la licence dans le délai d'un mois. Le candidat à qui la licence est octroyée doit commencer le service de taxi dans un délai de deux mois à compter de l'octroi. En présence de délais aussi serrés, et compte tenu des délais de livraison des véhicules, il n'est guère possible de permettre à un candidat qui se

trouve « en cours d'acquisition » d'un véhicule, d'attendre l'octroi de la licence et de finaliser ensuite son acquisition, comme cela paraît être l'intention des auteurs. Afin d'esquiver cet écueil, il faudrait moduler soit le point de départ du délai soit la durée du délai dans lequel le détenteur de la licence doit commencer son service. Cette modulation pourrait se faire en fonction du délai de disponibilité du véhicule, indiqué au ministre lors de la demande.

En présence de toutes les incertitudes qui planent sur l'amendement 2 et qui ne sont pas compatibles avec les exigences de la sécurité juridique, le Conseil d'État est amené à s'y opposer formellement.

A la lecture de ces remarques, les membres de la Commission du Développement durable décident d'amender le nouvel article 4 (ancien article 5), paragraphes 2 et 3 et de leur réserver la teneur suivante :

*(2) Par dérogation au paragraphe 1er, le candidat pour une licence d'exploitation de taxi zéro émissions peut présenter à tout moment par voie électronique moyennant une authentification forte une demande pour l'octroi d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions pour une zone de validité géographique déterminée à condition de joindre la preuve 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'État, 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'État 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.

\*

L'amendement 5 avait pour objet d'apporter une modification à l'article 19, paragraphe 5, point b) du projet de loi, en y faisant figurer au rang des données à caractère personnel à collecter directement auprès de l'exploitant de taxi, « le contrat d'achat ou le contrat de

*crédit-bail ou une offre commerciale indiquant une date de livraison pendant l'année civile en cours ».*

Le Conseil d'État renvoie aux considérations développées à l'endroit de l'amendement 2, en relation avec la notion d'« *offre commerciale* ». En raison des interrogations que suscite cette notion, il est amené à s'opposer formellement à l'amendement 5, alors que celui-ci ne satisfait pas aux exigences de la sécurité juridique.

Par ailleurs, le Conseil d'État invite les auteurs, soit de définir dans le cadre de la loi en projet la notion de « *voiture zéro émissions* » utilisée à l'article 19, soit de la remplacer par celle de « *taxi zéro émissions* ».

Afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la Commission décide d'amender le nouvel article 18 (ancien article 19), paragraphe 5 et de le libeller 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 ;*

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.

\*

Les amendements au projet de loi seront envoyés au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

## **2.            Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 17 mars 2016 à 9h00.

Luxembourg, le 11 mars 2016

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché