

N° 6588<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013

**PROJET DE LOI**

portant

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

\* \* \*

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Avis de la Chambre des Métiers (7.11.2013).....	1
2) Avis de la Chambre des Salariés (12.11.2013) .....	10

\*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**

(7.11.2013)

Par sa lettre du 17 juin 2013, Monsieur le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

\*

**1. CONSIDERATIONS GENERALES**

Actuellement, les services de taxis au Luxembourg sont régis par les dispositions de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis.

Dans ce cadre, ce sont les communes qui peuvent fixer, par règlement communal à approuver par les Ministres ayant les Transports et l'Intérieur dans leurs compétences, notamment le nombre maximum de taxis, leurs autorisations, le retrait desdites autorisations, mais aussi leur contrôle.

Ainsi, ce sont actuellement quarante-quatre règlements communaux qui sont en vigueur, règlements communaux auxquels il convient d'ajouter le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 qui porte réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg.

Ainsi, sur base d'une autorisation délivrée en vertu de la loi précitée du 18 mars 1997, le chargement de clients peut aujourd'hui être effectué uniquement sur un emplacement de stationnement de taxis situé dans la commune de délivrance de l'autorisation. Le lieu de déchargement, quant à lui, est libre.

Par contre, pour les services de taxis qui sont accomplis sur demande écrite ou téléphonique, ce sont tant le lieu de chargement que le lieu de déchargement qui restent libres.

On note en outre une application générale du principe de la tête de file, ce qui signifie que le client doit prendre le premier taxi en attente sur un emplacement, même si celui-ci, pour une quelconque raison, ne lui convient pas.

Il est par ailleurs actuellement possible aux exploitants de taxis de charger des clients sur simple signe en cours de route à plus de cinquante mètres d'un emplacement de stationnement réservé aux taxis.

Enfin, il convient de souligner que si l'exploitant de taxis doit en principe détenir une autorisation communale et être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée par le Ministère des Classes

moyennes, le conducteur de taxis doit en ce qui le concerne être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B et avoir accompli son stage, respectivement détenir son permis, depuis deux ans au moins.

La Chambre des Métiers salue le fait que la profession de taxi reste, comme tel est le cas depuis 1962 au Luxembourg, et à l'instar de ce qui existe dans d'autres pays, une profession artisanale soumise au droit d'établissement.

La réforme envisagée, matérialisée par le projet sous avis, prévoit une centralisation de plusieurs compétences en la matière réservées jusqu'à présent aux communes auprès de l'Etat, ce que la Chambre des Métiers approuve.

Elle est de surcroît basée sur trois piliers principaux (règles quantitatives d'accès au marché, conditions qualitatives et réglementation tarifaire) et s'articule par ailleurs autour d'éléments accessoires tels que le calibrage par les autorités des taximètres, la modulation du principe de la tête de file ainsi que le renforcement de l'efficacité du dispositif de contrôle.

**Si la Chambre des Métiers peut marquer son accord avec le projet de loi sous rubrique, ce n'est que sous réserve de la prise en considération de ses remarques ci-après formulées.**

\*

## 2. OBSERVATIONS PARTICULIERES

### 2.1. La définition des „taxis“ et les services de taxis

#### 2.1.1. *L'absence de référence expresse à la „voiture de location avec chauffeur“*

##### *Les définitions stricto-sensu*

Aux termes de l'article 1er de la loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis, „*les services de taxis sont des transports publics occasionnels rémunérés de voyageurs effectués au moyen de voitures automobiles à personnes qui d'après leur construction et leur équipement sont aptes à transporter au minimum quatre et au maximum huit personnes, hormis la personne du conducteur*“.

Le taxi est en ce qui le concerne défini comme „*une voiture automobile à personnes servant au transport rémunéré de voyageurs par route*“.

Le projet sous avis prévoit quant à lui de définir le taxi comme une „*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*“.

Le „*transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis*“ désignera le „*service de taxis*“.

En ce qui concerne ces définitions, la Chambre des Métiers relève qu'afin d'éviter un mélange de genre et notamment relativement au fait qu'il n'y ait aucun lien entre les services de taxis et les transports publics visés par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, le terme „publics“ a été enlevé de la définition.

Si elle ne s'oppose pas à cette suppression, elle se demande néanmoins si la précision apparaissant dans les commentaires du projet, et relative à l'absence d'impact à ce sujet pour les taxis, qui continueront à disposer du privilège de pouvoir utiliser les couloirs-bus, ne devrait pas, dans un souci de sécurité juridique, expressément figurer dans le texte de loi.

##### *Le cas particulier de la voiture de location avec chauffeur*

La Chambre des Métiers relève que dans la définition donnée par le projet du „taxi“ sont comprises les actuelles voitures de location avec chauffeur qui circulent aujourd'hui sans taximètre.

A interpréter strictement le texte proposé, il ne pourrait à l'avenir plus être recouru à ces dites voitures de location avec chauffeur ne comportant pas de taximètre. Or, il ne semble pas que ceci reflète l'expression de la volonté des auteurs, les services de location de voitures avec chauffeur étant utilisés au Grand-Duché et prestés notamment lors de visites diplomatiques, d'accueil d'hôtes de marque ou de divers autres événements sociaux tels que les mariages.

A l'inverse, si les voitures de location avec chauffeur n'étaient volontairement pas visées par le projet d'article 1er, il serait alors aisé d'échapper au régime mis en place en ne recourant plus à des véhicules de taxi „pur“, mais uniquement à des voitures de location avec chauffeur. De l'avis de la Chambre des Métiers, ceci n'est pas non plus le but visé par les auteurs, puisque c'est toute la réforme envisagée qui serait alors dénuée d'effet.

De fait, et dans un souci de cohérence, elle estime nécessaire qu'il soit impossible à des voitures non expressément visées par la réglementation projetée de fournir des services de taxis sans être soumises aux contraintes auxquelles sont soumis les taxis.

La Chambre des Métiers sait que sous le régime actuel, la distinction entre taxis et voitures de location avec chauffeur n'est pas dénuée d'ambiguïté, le règlement grand-ducal du 1er décembre 2011 ayant pour objet d'établir la liste et le champ d'application des activités artisanales prévues à l'article 12 (1) de la loi du 2 septembre 2011 allant même jusqu'à n'envisager qu'une seule activité, celle de „loueur de taxis et de voitures de location“.

En ce sens, elle invite les auteurs à s'inspirer de la réglementation en vigueur en Belgique, dans la région de Bruxelles-Capitale (ordonnance modifiée du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur), pour clarifier cette situation.

Selon cette ordonnance, par exemple, si l'exploitation d'un service de voiture de location avec chauffeur requiert une autorisation d'exploiter, elle n'emporte en revanche aucune autorisation de stationner sur des points particuliers de la voie publique (article 16).

Par ailleurs, le véhicule ne peut ni stationner ni circuler sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public s'il n'a pas fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise (article 17, § 1, 5°).

Le véhicule affecté à l'exploitation d'un service de voiture de location avec chauffeur doit en outre être un véhicule „de luxe“ (article 17, § 1, 1°) et toute location doit donner lieu à une inscription sur un registre tenu au siège de l'exploitation et dans lequel doivent figurer la date et l'heure de la commande ainsi que l'objet précis du contrat de location et son prix (article 17, § 1, 3°).

Le véhicule ne peut de surcroît n'être mis à la disposition du client qu'en vertu d'un contrat écrit, prévoyant que le véhicule est mis à disposition pour une durée de trois heures au moins; le service ne peut de plus n'être rémunéré qu'après réception d'une facture par le client (article 17, § 1, 4°).

Enfin, si le véhicule utilisé doit être équipé d'un signe distinctif à l'avant et à l'arrière, il ne doit en revanche porter aucun signe extérieur, ni intérieur, caractérisant ou rappelant les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de taxis, tels que taximètres, voyants lumineux et mentions (article 17, § 1, 8°).

### **2.1.2. Les „services de taxis“**

#### *Le cas particulier de „l'emplacement de stationnement“*

Aux termes du projet d'article 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“.

La Chambre des Métiers rappelle que la désignation desdits emplacements incombe aujourd'hui aux administrations communales.

Or, le projet sous avis transfère la compétence en matière de taxis des communes vers l'Etat.

Ainsi, en l'absence de dispositions expresses en l'espèce, l'Etat ne semblera pas disposer des pouvoirs nécessaires visant à décider de l'aménagement d'emplacements de taxis sur la voie communale.

Dès lors, et afin d'éviter de se retrouver dans une situation d'insécurité et/ou de vide juridique, elle invite les auteurs à clarifier et préciser ce point.

#### *Le principe de la tête de file*

Selon l'article 2 (2) projeté, „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“.

Si l'objectif est de donner la possibilité au client de choisir son taxi de prédilection en fonction de ses critères et de l'offre afférente, n'étant ainsi plus obligé de prendre le premier taxi dans la file, ce avec quoi elle marque son accord, la Chambre des Métiers s'interroge quant à la légitimité/la cohérence du maintien du principe exprès de la tête de file, qui semble perdre son sens initial (le premier taxi dans la file étant le premier „servi“).

Ainsi, et comme elle le comprend à la lecture des commentaires, si le principe de la tête de file ne vise qu'à garantir le bon ordre dans le cadre de la prise en charge des clients, elle suggère que cela apparaisse clairement dans le texte projeté.

Elle propose également que puisse être envisagée l'affirmation poussée de la prédominance du choix du client, la disposition pouvant ainsi adopter la formulation suivante: „**Sur les emplacements de taxi, les clients ont le choix de prendre le taxi qu'ils souhaitent. Toutefois, afin de garantir un certain ordre, les taxis stationneront selon le système de la tête de file, applicable à défaut de choix exprès de la part du client.**“.

## 2.2. Les exploitants de taxis et la licence d'exploitation

### 2.2.1. Les conditions d'obtention de la licence d'exploitation de taxi

Représentant en 2012 environ 200 entreprises auxquelles étaient associés près de 950 emplois, l'activité de taxis est une activité artisanale depuis le 9 septembre 1963<sup>1</sup>, soit depuis plus de 50 ans.

En ce sens, la Chambre des Métiers se félicite du fait que la réforme envisagée prévoit que les taxis restent une activité artisanale à part entière, régie par le droit d'établissement et placée expressément par le règlement grand-ducal du 1er décembre 2011 ayant pour objet d'établir la liste et le champ d'application des activités artisanales prévues à l'article 12 (1) de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel, ainsi qu'à certaines professions libérales, dans le ressort du Groupe 3 „Mécanique“.

Elle peut en outre comprendre que l'autorisation d'établissement ne soit pas/plus estimée suffisante dans certaines hypothèses et qu'en ce sens, une condition supplémentaire à l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi puisse être mise en place (le cours de formation évoqué par le projet d'article 5).

En effet, elle précise qu'à côté de l'autorisation d'établissement, il est parfois nécessaire d'obtenir un agrément supplémentaire et particulier pour pouvoir exercer une activité. Tel est le cas par exemple pour les maîtres-instructeurs indépendants et pour les armuriers.

Ainsi, dans la mesure où ce système ne concerne pas isolément une profession, la Chambre des Métiers ne le désapprouve pas.

#### *Les exigences d'honorabilité*

Le projet d'article 3 (1) énonce que „*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*“.

L'article 3 (2) vient ensuite le compléter en précisant que, „*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*“.

A ce sujet, la Chambre des Métiers tient à apporter la précision selon laquelle, lorsqu'est délivrée une autorisation d'établissement, l'honorabilité est de fait déjà vérifiée eu égard aux dispositions de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

<sup>1</sup> Règlement grand-ducal du 9 septembre 1963 établissant la liste des professions artisanales et des métiers secondaires visés à l'article 15 de la loi du 2 juin 1962 déterminant les conditions d'accès et d'exercice de certaines professions ainsi que celles de la constitution et de la gestion d'entreprises.

Une autorisation d'établissement ne sera en effet délivrée par le Ministre que si „*les conditions d'établissement, d'honorabilité et de qualification [...] sont remplies*“ (article 3 de la prédite loi du 2 septembre 2011).

Aux termes de l'article 6 de la susdite loi, „*la condition d'honorabilité professionnelle vise à garantir l'intégrité de la profession ainsi que la protection des futurs cocontractants et clients*“.

L'honorabilité professionnelle s'apprécie en outre „*sur base des antécédents du dirigeant et de tous les éléments fournis par l'instruction administrative pour autant qu'ils concernent des faits ne remontant pas à plus de dix ans*“.

A noter par ailleurs que constitue un manquement privant le dirigeant de l'honorabilité professionnelle tout comportement ou agissement qui affecte si gravement son intégrité professionnelle qu'on ne peut plus tolérer, dans l'intérêt des acteurs économiques concernés, qu'il exerce ou continue d'exercer l'activité autorisée ou à autoriser.

La condition de l'honorabilité prévue et vérifiée par le droit d'établissement en vue de la délivrance de l'autorisation étant déjà très stricte et sévère, la Chambre des Métiers estime que les dispositions du projet n'apportent rien.

En effet, à titre d'exemple, on peut citer l'article 4 (2) du projet qui énonce que „*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*“.

Ces dispositions paraissent dénuées de tout intérêt dans la mesure où l'article 6 (4) e) de la susdite loi du 2 septembre 2011 énonce une condition générale, bien plus large et stricte que celle précitée, selon laquelle constitue d'office un manquement qui affecte l'honorabilité professionnelle du dirigeant „*toute condamnation définitive, grave ou répétée en relation avec l'activité exercée*“.

Cette disposition se suffisant à elle-même, la Chambre des Métiers est dès lors d'avis qu'elle rend accessoire et superfétatoire l'énumération de l'article 4 (2) projeté.

#### *La capacité professionnelle*

Selon le projet d'article 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*“.

Comme évoqué plus haut, la Chambre des Métiers ne s'oppose pas au fait qu'une condition supplémentaire à la délivrance de la licence d'exploitation de taxi soit envisagée en l'espèce, dans la mesure où des dispositions assimilables existent dans certaines autres professions particulières.

Elle comprend donc que la preuve de la capacité professionnelle puisse devoir être attestée par la démonstration du suivi, avec succès, d'un cours de formation organisé par le Ministre.

Néanmoins, dans un souci de cohérence et de clarté juridique, la Chambre des Métiers demande à ce que la seconde phrase du (1) du projet d'article 5 énonçant que „*la capacité professionnelle peut également résulter d'une pratique professionnelle effective et licite de trois ans comme conducteur de taxi*“ soit supprimée.

En effet, elle estime que cette disposition étant à rapprocher de la notion de qualification professionnelle, telle que définie par le droit d'établissement et donc incluse dans les „*conditions prévues en matière de droit d'établissement*“ du (2) de l'article 3 du projet sous avis, elle n'a pas lieu d'être en l'espèce.

Par ailleurs, au sujet du (2) du projet d'article 5, la Chambre des Métiers comprend que le cours de formation vise tant la gestion d'entreprises au sens large (droit du travail et de la sécurité sociale, gestion financière, etc.) que la législation en matière d'organisation du secteur des services de taxis. Elle souhaiterait donc que les dispositions du texte soient adaptées en ce sens, afin d'être plus conformes aux sujets qui seront dispensés en pratique.

Elle note de surcroît que la participation à ce cours est attestée par un certificat et se demande en ce sens s'il ne conviendrait pas de faire référence à un „*certificat de réussite*“, ce dans un souci de cohérence avec la notion de „*démonstration du suivi, avec succès*“, du (1) de l'article 5 projeté.

En effet, si le cours de formation n'appelait au final qu'une obligation de présence, cela reviendrait à s'interroger sur la légitimité même de la disposition relative à la notion de capacité professionnelle et sa démonstration.

La Chambre des Métiers salue le fait que le projet l'associe à l'organisation dudit cours de formation tel qu'il en est fait état dans les commentaires du projet sous avis, et demande à ce que cette précision apparaisse explicitement dans le texte.

Enfin, et d'une manière générale quant à la capacité telle que définie dans le projet, la Chambre des Métiers entend attirer l'attention des auteurs sur la Directive relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles qui fixe les règles en matière d'accès et d'exercice des professions réglementées.

En effet, la profession de loueur de taxis étant elle-même une activité réglementée tombant de fait sous le champ d'application de ladite Directive, elle estime nécessaire de souligner le risque éventuel d'inopposabilité des dispositions projetées aux ressortissants venant d'autres pays membres de l'Union Européenne et dûment habilités à exercer cette activité dans leur pays d'origine.

### **2.2.2. La licence d'exploitation stricto-sensu**

#### *Le principe „d'une licence par taxi“ et les cas d'indisponibilité temporaire*

Aux termes du projet d'article 7 (2), „la licence d'exploitation de taxi n'est valable que pour un seul taxi“.

Néanmoins, un mécanisme dérogatoire est prévu „au cas où un taxi ne peut être mis en service“. Il est ainsi envisagé que „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“.

Il est de fait ajouté qu'avant l'expiration du délai de 72 heures, l'exploitant de taxi doit demander auprès du Ministre confirmation de cette extension temporaire, sachant qu'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“.

A ce sujet, la Chambre des Métiers tient à relever que la procédure prévue en l'espèce pour l'utilisation d'un taxi de remplacement paraît excessivement compliquée voire impossible à gérer en pratique.

En effet, les remplacements de véhicules doivent être possibles à tout moment du jour ou de la nuit pour que le service puisse être optimal (remédier aux problèmes en cas d'accidents, de pannes, etc.).

En conséquence, elle souhaite que cette disposition soit supprimée.

#### *La durée de cinq ans et les conditions de renouvellement*

Le (4) du projet d'article 7 prévoit que 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“.

Or, aux termes de l'article 8, il est envisagé que la délivrance initiale des licences se fasse d'après le principe de l'attribution suivant un système de listes d'attente.

La Chambre des Métiers tient à souligner à ce sujet qu'il est nécessaire de ne pas perdre de vue le fait que la plupart des autorisations seront attribuées suivant le système d'ancienneté établi à titre transitoire par le projet d'article 27 (2).

En ce sens, elle estime qu'il est important de prévoir qu'à l'expiration d'une licence d'exploitation, son titulaire puisse en obtenir le renouvellement sans que n'intervienne le mécanisme de la liste d'attente. Elle invite donc les auteurs à clarifier ce point.

Par ailleurs, en ce qui concerne la perte de validité de plein droit de la licence d'exploitation, au cas où le titulaire n'assurerait plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi, la Chambre des Métiers estime que la personne visée devrait être informée par l'administration du

retrait envisagé. Elle souhaiterait par ailleurs, le cas échéant, que ladite décision de retrait soit motivée.

#### *Le cas particulier de la reprise d'une activité d'exploitant de taxi*

Selon le projet d'article 7 (1), les licences d'exploitation de taxi ne pourront faire l'objet d'aucune cession à quelque titre que ce soit.

L'article 7 (6) tel qu'envisagé prévoit quant à lui une possibilité de dérogation facultative, au choix du Ministre, en cas de reprise d'une entreprise de taxis, à condition qu'il remplisse les conditions d'exploitant de taxi et également notamment qu'il soit 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*“.

La Chambre des Métiers note que les commentaires relatifs à cette disposition énoncent que „cette hypothèse est censée couvrir par exemple le cas de la reprise de père en fils d'une activité d'exploitant de taxi“.

Si elle approuve cette disposition, la Chambre des Métiers souhaiterait de surcroît, et dans un souci de clarté, que la précision noyée dans les commentaires figure expressément dans le texte de loi.

Par ailleurs, elle estime que dans l'hypothèse envisagée, en supposant que toutes les conditions requises soient remplies, le transfert des autorisations devrait être de droit et qu'il devrait en être de même en cas de transfert à cause de mort.

Enfin, relativement à la nécessité 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, la Chambre des Métiers tient à attirer l'attention des auteurs sur le fait que ce sera une condition très difficilement vérifiable en pratique.

Or, eu égard à la valeur économique desdites licences, les versements occultes risquent d'être fréquents.

Par ailleurs, la Chambre des Métiers s'interroge quant à l'hypothèse des cessions de participations dans des sociétés détenant des licences d'exploitation de taxis. En effet, elle estime qu'en l'absence de dispositions expresses visant à interdire de telles cessions de participations, les licences d'exploitation resteront acquises à la société, ce qui serait un moyen de contourner l'interdiction stricte de céder des licences d'exploitation. Elle invite donc les auteurs à remédier à cette carence.

### **2.3. L'accès au marché et le décloisonnement géographique**

La Chambre des Métiers prend acte du fait qu'aux termes de son exposé des motifs, un des objectifs principaux du projet de loi sous rubrique ait été d'améliorer, pour les clients, l'accès aux services de taxis notamment en stimulant l'offre des services.

Elle note ainsi que, dans cet ordre d'idées, l'organisation envisagée instaure une liberté d'accès au marché des taxis dans la limite d'un nombre maximal de taxis par zone à fixer par règlement grand-ducal.

Pour les demandes d'autorisations dépassant le nombre des autorisations fixées par règlement grand-ducal, elle relève qu'une liste d'attente sera établie.

La Chambre des Métiers regrette vivement que lesdits règlements grand-ducaux ne lui aient pas été simultanément soumis pour avis. De fait, et à ce sujet, elle ne peut donner une juste appréciation des dispositions projetées.

### **2.4. Le conducteur de taxi**

Aux termes du projet d'article 9 (1), „*tout conducteur de taxi doit être titulaire d'une carte de conducteur de taxi valable, délivrée par le Ministre*“.

Pour l'obtention de cette carte, des conditions sont posées par le projet de point (2) d'article 9, conditions parmi lesquelles figure l'obligation (b) „*d'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*“.

Si elle comprend l'idée découlant de ces dispositions, la Chambre des Métiers considère néanmoins qu'il appartient à l'exploitant de service de taxis de rester maître de l'appréciation de cette condition lors de l'embauche de ses conducteurs. Il est important en effet que cette exigence n'empiète pas sur l'organisation interne des services de taxis.

Par ailleurs, elle ne s'oppose pas au fait que le conducteur de taxi doive démontrer avoir participé à une séance d'information organisée par le Ministre (projet d'article 11). Néanmoins, elle suggère que soit précisée la durée de ladite formation, qui selon elle ne devrait pas excéder une journée.

Enfin, la Chambre des Métiers regrette que le règlement grand-ducal prévu par le projet d'article 14 et relatif à la détermination des droits et devoirs du conducteur de taxi ne lui ait pas été soumis simultanément pour avis.

## 2.5. L'homologation et l'installation des taximètres

En ce qui concerne l'homologation et l'installation des taximètres, la Chambre des Métiers note que le dispositif actuellement en vigueur est remplacé par l'introduction du principe de l'homologation, du calibrage et du scellement final des taximètres par le Ministre.

Elle relève en outre que ces tâches pourront être déléguées par le Ministre soit à la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) pour l'homologation du taximètre, soit à la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) pour le calibrage et le scellement.

La Chambre des Métiers s'interroge quant à la régularité du monopole mis en place en faveur de la SNCH, invitant ainsi les auteurs à prendre en considération 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 visant expressément les taximètres (article 1er).

Enfin, et dans un souci de clarté, la Chambre des Métiers estime qu'il est nécessaire que le point (5) alinéa 2 de l'article 15 projeté soit complété, adoptant ainsi la formulation suivante: *„En cas d'immatriculation d'un taxi, la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) fait parvenir au ministre, sans délai et par voie informatique, 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.“*.

## 2.6. La liberté et la transparence tarifaire

La Chambre des Métiers comprend, aux termes de l'exposé des motifs, que les tarifs appliqués par les taxis seront libres.

Elle note en outre qu'il reste cependant établi que l'usage du taximètre sera obligatoire, même en cas d'application d'un tarif forfaitaire, et ce afin de tenir compte des contraintes de la convention collective actuellement en vigueur dans le secteur.

La Chambre des Métiers est d'avis que ce principe de liberté tarifaire devrait explicitement apparaître dans le texte, utilement au chapitre „Tarification“.

## 2.7. Les réclamations

Aux termes du projet d'article 19, *„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 en outre *„chargée de la gestion des réclamations portées à sa connaissance et d'en informer le Ministre“*.

La Chambre des Métiers estime que dans la mesure où les taxis ne sont pas des transports publics, ils ne relèvent donc pas de la Communauté des Transports.

Le client reste en conséquence selon elle et en principe libre d'adresser ses réclamations à la personne de son choix (par exemple d'abord à l'exploitant afin de trouver un arrangement).

En ce sens, elle souhaite que la disposition envisagée soit modifiée.

## 2.8. Le traitement des données à caractère personnel et les dispositions administratives

Au sujet du projet d'article 20 (1), alinéa 3, la Chambre des Métiers tient à relever l'oubli formel ci-après:

*„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 un accès direct, par système informatique, au registre visé au présent paragraphe.“*

Par ailleurs, en ce qui concerne l'article 21 (2) projeté et la commission des taxis envisagée, elle suggère et demande à ce que cette dernière soit également composée d'un ou de plusieurs représentants du secteur des taxis.

## 2.9. Les dispositions pénales

D'une manière générale, la Chambre des Métiers salue vivement l'ensemble des dispositions pénales envisagées.

Elle remarque que sont distinguées les infractions en fonction de leur gravité, c'est-à-dire que distinction soit faite entre contraventions et contraventions graves, ce qu'elle accueille très favorablement.

Ainsi sera par exemple puni d'une amende de 25 à 250 euros (contravention) le stationnement ou le placement d'un taxi sur un emplacement autre que sur un emplacement de stationnement „taxi“ ou encore le défaut d'affichage de manière visible de la carte de conducteur de taxi pendant son service.

L'exercice sans licence d'exploitation ou le défaut de carte professionnelle de conducteur de taxi valable seront quant à eux punis d'une amende de 25 à 500 euros (contravention grave).

A noter qu'en cas de récidive sous une période de trois ans, le double de l'amende pourra être prononcé.

La Chambre des Métiers se félicite du fait qu'un nombre d'infractions plus important relève dès lors du domaine de la contravention ou de la contravention grave.

En effet, sanctionnées par la possibilité de décerner des avertissements taxés à effet immédiat, ces infractions seront punies sur le champ, ce qui permet en outre d'obtenir un effet dissuasif instantané.

Elle salue en outre la possibilité donnée aux membres de la police grand-ducale, voire aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, de décerner lesdits avertissements taxés.

Le domaine des avertissements taxés se trouvant élargi, certaines infractions n'étant dès lors plus considérées comme délits, seront ainsi évitées dans le futur les procédures longues et coûteuses devant les tribunaux, procédures qui, en plus de ne pas toujours aboutir, engorgent les Tribunaux.

Cette décorrectionnalisation des infractions en matière de taxis trouve donc l'approbation de la Chambre des Métiers.

Elle attire néanmoins l'attention des auteurs sur la nécessité que soient donnés aux autorités compétentes les moyens d'agir efficacement, ce afin d'avoir un impact réel sur le terrain et notamment de sanctionner comme il se doit les taxis dits „sauvages“, malheureusement de plus en plus nombreux.

Elle regrette de surcroît que le catalogue groupant les contraventions et contraventions graves suivant les montants des taxes à percevoir, à établir par règlement grand-ducal, ne lui ait pas été soumis pour avis. Elle espère qu'il visera des infractions courantes, permettant ainsi une optimisation et une sanction efficaces au quotidien.

## 2.10. Les dispositions transitoires

La Chambre des Métiers comprend que l'article 27 prévoit des dispositions transitoires pour les exploitants qui sont titulaires d'une autorisation d'exploitation de taxi délivrée soit par les autorités communales, soit par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures pour ce qui est des taxis desservant l'aéroport.

A ce sujet, elle invite les auteurs à faire preuve de prudence quant à ces dispositions, notamment au cas où des exploitants de taxis étaient légalement établis dans des communes ne disposant pas de

règlements communaux. Il ne faudrait pas en effet que ces entreprises se retrouvent ainsi privées de leur droit d'exercer.

La Chambre des Métiers peut approuver le projet de loi lui soumis pour avis sous la réserve expresse de la prise en considération de ses remarques ci-avant formulées.

Luxembourg, le 7 novembre 2013

*Pour la Chambre des Métiers,*

*Le Directeur Général,*  
Paul ENSCH

*Le Président,*  
Roland KUHN

\*

## **AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(12.11.2013)

Par lettre du 17 juin 2013, réf.: TR/Législation/PL Taxis [MN], M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de loi portant organisation du secteur des services de taxis et modification du Code de la Consommation à l'avis de la Chambre des salariés.

Le présent projet de loi crée un nouveau cadre légal pour l'organisation du secteur des services de taxis, régi actuellement par la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxi.

La réforme tente de concilier la stimulation de la liberté entrepreneuriale et de la concurrence avec la protection des consommateurs en matière de transparence tarifaire des prestations fournies. Le projet tend encore à encourager la rationalisation et l'efficacité du marché en vue de limiter la pollution et de protéger l'environnement.

La réforme du secteur des taxis s'opère sur la base de trois piliers principaux, à savoir les règles quantitatives d'accès au marché, les conditions qualitatives d'accès au marché ainsi que la réglementation tarifaire. S'y rajoutent des éléments accessoires comme le calibrage par les autorités des taximètres, la modulation du principe de la tête de file ainsi que le renforcement de l'efficacité du dispositif de contrôle.

\*

### **1. ACCES AU MARCHÉ ET DECLOISONNEMENT GEOGRAPHIQUE**

La nouvelle organisation instaure la liberté d'accès au marché des taxis dans la limite d'un nombre maximal de taxis par zone à fixer par règlement grand-ducal. Pour les demandes d'autorisation dépassant le nombre des autorisations fixées par règlement grand-ducal, une liste d'attente sera établie.

Le projet met fin à la compétence communale en matière de délivrance d'autorisation de taxis. Les licences d'exploitation sont dorénavant valables dans des zones plus larges que le départage communal.

\*

### **2. AUTORISATION D'EXPLOITATION DE TAXIS ET ACCES A L'ACTIVITE DE CONDUCTEUR DE TAXI**

Le projet prévoit les conditions et modalités relatives aux licences d'exploitation de services de taxis et à la carte de conducteur de taxi.

#### **2.1. La licence d'exploitation**

La licence d'exploitation est conditionnée par des exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle.

En ce qui concerne l'honorabilité, sera dorénavant opérée une vérification approfondie des condamnations pénales éventuelles en relation avec l'activité d'exploitant de taxi. L'exploitant devra par ailleurs suivre un cours de formation destiné à le familiariser avec la législation applicable en vue d'optimiser le respect des dispositions légales. Une dispense est prévue pour l'exploitant qui dispose d'une expérience professionnelle de trois ans en tant que conducteur de taxi.

La licence d'exploitation est strictement personnelle et incessible et ne vaut que pour un seul taxi, une extension temporaire sur un taxi de remplacement n'étant d'exception via une procédure simplifiée et automatisée pour une durée limitée à 72 heures en cas d'indisponibilité d'un taxi.

Afin de garantir le principe de non-cessibilité et le caractère personnel des licences, le projet prévoit que toute licence soit retournée au ministre qui décide de l'attribution nouvelle et ceci dans le cadre d'une volonté claire d'assurer la transparence dans ce secteur au niveau des licences d'exploitation. Le non-respect de l'interdiction de cession entraîne la perte de validité de plein droit de la licence.

Les licences ont une durée de validité de 5 ans et une validité géographique limitée pour une zone déterminée. 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 13 zones au maximum.

Le hélage à 50 mètres d'un emplacement de taxi n'est possible que dans la zone pour laquelle le titulaire dispose d'une licence d'exploitation. Le lieu du déchargement restera libre.

Le projet règle encore les hypothèses de relève et de reprise de la licence d'exploitation.

## **2.2. La carte de conducteur**

Tout conducteur de taxi doit être titulaire d'une carte de conducteur de taxi valable délivrée par le ministre.

L'obtention de cette carte est soumise à la condition de détention d'un permis de conduire valable, de la connaissance adéquate dans au moins une des trois langues administratives, des qualités physiques, intellectuelles et morales, d'honorabilité et de capacité professionnelle.

La durée de validité de la carte de conducteur est de 10 ans.

Ladite carte doit être affichée de manière visible dans le taxi.

Un règlement grand-ducal déterminera les droits et devoirs du conducteur de taxi.

\*

## **3. LIBERTE ET TRANSPARENCE TARIFAIRE**

A l'avenir, les tarifs appliqués par les taxis seront libres. L'usage du taximètre reste obligatoire même en cas d'application d'un tarif forfaitaire afin de tenir compte des contraintes de la convention collective actuellement en vigueur dans le secteur.

Dans le but de protéger les clients-consommateurs, les tarifs doivent être affichés conformément aux règles à prévoir par règlement grand-ducal de manière visible à l'extérieur et à l'intérieur de la voiture.

Outre la liberté quant au choix du prestataire, le client bénéficie d'un interlocuteur unique en cas de réclamation. En effet, 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.

\*

## **4. PRINCIPE DE LA TETE DE FILE**

Le projet maintient pour les exploitants et les chauffeurs de taxis l'obligation de respecter le système de la tête de file, mais introduit le principe du libre choix du taxi au profit du client qui pourra librement choisir le taxi qui offre le meilleur rapport qualité-prix.

\*

## 5. HOMOLOGATION ET INSTALLATIONS DES TAXIMETRES

Dans un but d'indépendance et d'impartialité, le projet de loi prévoit l'introduction du principe d'homologation, du calibrage et du scellement final des taximètres par le ministre.

Le texte prévoit qu'un règlement grand-ducal détermine les critères auxquels doivent répondre les taximètres, les modalités de leur homologation, de leur installation, de leur calibrage ainsi que de leur contrôle.

L'homologation du taximètre peut être déléguée par le ministre à la SNCH.

Le projet prévoit que le ministre est l'autorité compétente pour le calibrage des taximètres et le scellement du taximètre et de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture. Il peut charger la SNCA de ces travaux. La mise en œuvre de cette mission peut être déterminée par règlement grand-ducal.

Le contrôle du calibrage et du scellement est opéré par la SNCA dans le cadre de l'immatriculation et lors du contrôle technique des taxis.

\*

## 6. DISPOSITIF DE CONTROLE

Le projet permet un suivi et un contrôle plus efficaces par la substitution du ministre à la commune pour l'attribution des licences d'exploitation et par la mise en place de registres nationaux pour les exploitants et les conducteurs de taxis.

Le projet confère également au ministre un catalogue de moyens d'action administratifs pour les exploitants et/ou conducteurs de taxis qui ne respectent pas la réglementation (retrait ou suspension des licences ou cartes de conducteur, radiation de la liste d'attente).

En outre le présent projet introduit des sanctions pénales efficaces par l'introduction d'avertissements taxés en cas de violation des dispositions légales (contraventions).

Les agents douaniers et les policiers obtiennent des pouvoirs en matière de recherche et de constatations des infractions et notamment en matière de contrôles des équipements des taxis. Ces agents obtiennent par ailleurs le droit d'immobiliser un taxi lorsque l'amende n'a pas été acquittée ou en cas d'irrégularité des documents à bord ou du non-paiement de certaines taxes.

Le projet prévoit encore un mécanisme de relais des informations relatives aux contraventions constatées de la part des autorités de contrôle au ministre chargé de la délivrance des documents d'autorisation qui pourront de nouveau donner lieu à des sanctions administratives.

\*

## 7. REMARQUES DE LA CHAMBRE DES SALARIES

**Au sujet de l'affichage du prix à l'extérieur des taxis et la possibilité pour le client de choisir le prestataire de services qui lui convient, la CSL craint que ce système risque de générer des perturbations sur le terrain. Le client doit en effet opérer les comparaisons nécessaires et courir le cas échéant à la recherche du taxi le plus avantageux. S'y rajoutent vraisemblablement dans les files d'attente sur les emplacements taxis des pratiques de sollicitations de la part des conducteurs dans le but de démarcher les clients en vue d'acquiescer des courses. La CSL craint donc qu'en pratique le nouveau système est potentiellement générateur de nombreuses controverses, voire même de disputes.**

**En ce qui concerne le calibrage des taximètres, notre Chambre professionnelle demande à ce que le ministre, autorité compétente en la matière, confie cette mission à un organisme indépendant et ne choisisse plus comme dans le passé un concurrent déterminé du secteur des taxis pour lui déléguer cette tâche.**

**Enfin, notre Chambre préconise, plus particulièrement dans le cadre des précisions à déterminer par règlement grand-ducal quant aux droits et devoirs du conducteur de taxi, un volet relatif à une formation spécifique des exploitants et chauffeurs de taxis appelés à assurer occasionnellement des transports de personnes infirmes ou à mobilité réduite.**

**Le présent projet de loi n'appelle pas d'autres commentaires de la Chambre des salariés qui y marque son approbation.**

Luxembourg, le 12 novembre 2013

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Directeur,*  
Norbert TREMUTH

*Le Président,*  
Jean-Claude REDING

