



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 24 septembre 2015

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 septembre 2015
2. 6782 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest
 - Rapportrice : Madame Josée Lorsché
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6588 Projet de loi portant
 - a) organisation des services de taxis et
 - b) modification du Code de la consommation
 - Rapporteur : Monsieur Henri Kox
 - Adoption d'un amendement parlementaire supplémentaire à l'endroit de l'article 7 du projet de loi
4. 6827 Projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Frank Arndt, remplaçant M. Georges Engel
M. André Bauler, remplaçant M. Max Hahn
M. Eugène Berger, remplaçant M. Gilles Baum
M. Alex Bodry, remplaçant M. Roger Negri
M. Marcel Oberweis, remplaçant M. Marco Schank

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

M. Guy Heintz, M. Jean-Paul Maas, M. Max Nilles, Mme Josiane Pauly, du
Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, M. Mario Schweitzer, du Fonds Belval

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 septembre 2015

Le projet de procès-verbal de la réunion du 8 septembre 2015 est approuvé.

2. 6782 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au courrier électronique n°150972.

Ce document ne soulève pas de questions et est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de base pour les débats en séance plénière.

**3. 6588 Projet de loi portant
a) organisation des services de taxis et
b) modification du Code de la consommation**

Les membres de la Commission adoptent à l'unanimité les amendements repris en annexe du présent procès-verbal. Ces amendements, ensemble avec ceux adoptés lors de la réunion du 17 septembre dernier, seront envoyés au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

4. 6827 Projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Mme Josée Lorsché est nommée Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Ce projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive 2015/413/UE du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Cette directive remplace la directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, qui a été annulée par la Cour de justice de l'Union européenne le 6 mai 2014 dans l'affaire C-43/12 (Commission européenne c/ Royaume de Belgique, Irlande, Hongrie, République de Pologne, République slovaque, Royaume de Suède et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), au motif que sa base juridique, à savoir la coopération policière, est erronée.

La nouvelle directive 2015/413/UE apporte deux modifications majeures par rapport à la directive 2011/82/UE. La première a trait à l'utilisation de la sécurité des transports comme nouvelle base juridique appropriée et la seconde à l'élargissement du champ d'application de la directive à trois Etats membres supplémentaires, à savoir, le Royaume-Uni, le Danemark et l'Irlande.

La directive prévoit que l'Etat membre dans lequel est commise une infraction routière peut accéder aux données relatives à l'immatriculation des véhicules de l'Etat membre dans lequel ils sont immatriculés. A cet égard, une procédure faisant appel à un réseau d'échange de données électroniques sera mise en place pour huit infractions routières (l'excès de vitesse, le défaut de port de la ceinture de sécurité, le franchissement d'un feu rouge, la conduite en état d'ébriété, la conduite sous l'influence de drogues, le défaut de port du casque, la circulation sur une voie interdite et l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication au volant). L'échange d'informations se fera par l'intermédiaire de points de contact nationaux. L'Etat membre dans lequel l'infraction a été commise aura ainsi la possibilité d'obtenir le nom et l'adresse du détenteur ou du propriétaire du véhicule et de s'adresser à l'auteur présumé de l'infraction.

L'annulation de la directive 2011/82/UE par la Cour de justice de l'Union européenne n'ayant pas affranchi les Etats membres de l'obligation d'en assurer la transposition dans leur droit national, la directive annulée a été transposée en droit national par la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. Le projet de loi sous rubrique propose donc de modifier ladite loi afin de s'accorder avec la nouvelle directive 2015/413/UE.

*

Les membres de la Commission procèdent à l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 16 juin 2015.

Ils constatent tout d'abord que l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques a été modifié par la loi du 22 mai 2015, qui a notamment érigé en contraventions graves, les infractions consistant dans l'inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué, tout comme l'inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. Afin de tenir compte de ces modifications, la Commission du Développement durable se propose d'amender le projet de loi sous rubrique par l'ajout d'un nouvel article 1^{er} libellé comme suit :

Art. 1^{er}. *Aux points c), f) et h) du paragraphe 1^{er} de l'article 2 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le terme « contraventions » est remplacé par « contraventions graves ».*

De ce fait, les articles existants seront renumérotés en conséquence. En outre, à l'article 1^{er} initial (nouvel article 2), la référence « de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange

transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière » est remplacée par « de la loi du 19 décembre 2014 précitée ».

Article 1^{er} initial (nouvel article 2)

Cet article prévoit de modifier l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, l'exclusion des trois Etats membres susmentionnés est supprimée. A l'alinéa 2 de ce paragraphe ainsi qu'à l'alinéa 2 du paragraphe 2, les références à la directive 2011/82/UE sont remplacées par des références à la directive 2015/413/UE. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 1er. *L'article 4 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière est modifié comme suit :*

(1) *La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1^{er} est remplacée par le libellé suivant :*

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant : »

(2) *Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, la référence « directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 » est remplacée par « directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 ».*

Cet article ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat quant au fond. Quant à la forme, le Conseil d'Etat propose d'écrire :

« 1. Dans la phrase introductive de l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les termes « hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni » sont supprimés. »

Il y a encore lieu d'indiquer les points de l'article en utilisant des chiffres suivis par un point au lieu de mettre les chiffres entre parenthèses, forme de numérotation réservée aux paragraphes.

La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat dans ses observations d'ordre légistique, sauf pour la référence « de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière » qui si lira « de la loi du 19 décembre 2014 précitée » (voir nouvel article 1^{er}). L'article se lira donc comme suit :

Art. 2. *L'article 4 de la loi du 19 décembre 2014 précitée est modifié comme suit :*

1. Dans la phrase introductive de l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière les termes « hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni » sont supprimés.

2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, la référence « directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 » est remplacée par « directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 ».

Article 2 initial (nouvel article 3)

La modification prévue par cet article concerne l'article 7 de la loi précitée du 19 décembre 2014 et prévoit de remplacer la référence à la directive annulée par une référence à la nouvelle directive. Cet article ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 3. *A l'intitulé et à l'alinéa 1^{er} de l'article 7 de la loi du 19 décembre 2014 précitée, la référence « directive 2011/82/UE » est remplacée par « directive 2015/413/UE ».*

*

La Commission fera parvenir l'amendement adopté ci-dessus au Conseil d'Etat.

5. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 7 octobre à 14h30.

La nouvelle plage pour les réunions hebdomadaires de la Commission du Développement durable est fixée le jeudi à 9h00.

Luxembourg, le 28 septembre 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

ANNEXE : Amendements au PL 6588

Amendement

A l'article 1 sont insérées deux définitions c) et d) libellées comme suit :

- 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 :

Commentaire

Cet amendement permet 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.

Amendement

L'article **7**, paragraphes **2 et 3**, est remplacé par les paragraphes **2, 3 et 4** libellés 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 zéro émissions** conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe **2**, 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. »

Commentaire (en rouge les nouvelles explications)

Il est fait droit à **l'opposition formelle** du Conseil d'Etat liée à l'insécurité juridique du texte actuel 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.

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

Ensuite est introduit au paragraphe 3 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 de l'égalité devant la loi.

Le texte disposait que le nombre maximal de licences d'exploitation de taxis (de 550 licences fixées dans la loi et de 520 dans le règlement grand-ducal d'exécution) 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 cette « croissance verte ».

Il suffisait 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, il est prévu de limiter également le nombre des « licences d'exploitation de taxis zéro émissions » pouvant s'adjoindre aux taxis « ordinaires » à 20 taxis par an, dont 15 au maximum pour la zone géographique la plus grande et le reste pour les autres zones, **afin de garantir une attractivité pour les zones périphériques**. 3 de ces licences d'exploitation « zéro émissions » sont permises au maximum par personne physique ou société commerciale.

Ceci équivaut à presque 4% de croissance annuelle permettant de la sorte d'absorber le besoin futur escompté de licences d'exploitation de taxi résultant, d'un côté, de la croissance de la population résidentielle luxembourgeoise (entre 10.000 et 13.000 personnes de croissance ces dernières 5 années de 511.000 habitants en 2010 à 563.000 habitants en 2014) et, d'un autre côté, du niveau d'activités de services élevé propice à l'utilisation des taxis (le tourisme de conférence, le nombre croissant des passagers transitant via l'aéroport de Luxembourg ou via 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 le nouveau paragraphe 4, alors que le nombre total maximal de licences d'exploitation de taxi ne peut dépasser le coefficient de 1,5 taxi par 1000 habitants. Ce montant sera calculé au 1^{er} janvier de chaque année sur base des données du Statec des habitants du pays, 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 par 1000 habitants de 0,9 % (520 taxis sur 563.000 habitants) se situe en dessous de la moyenne des pays européens, mais il n'est pas non plus l'intention des auteurs du texte d'atteindre des taux malsains comme plus de 3 taxis par 1000 habitants comme cela fut le cas en Irlande.

Il est par cet amendement également répondu aux remarques dans les considérations générales du Conseil d'Etat dans 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, et l'exploitant est libre de postuler pour les licences ordinaires et/ou les licences d'exploitation « zéro émissions » en respectant les règles de chacune 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.

Concernant le nouvel paragraphe 5, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat dont la proposition de texte est reprise.

Toute communication électronique se fait moyennant une authentification forte.

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 enlevées du texte proposé par le Conseil d'Etat.

Aussi, le renvoi à l'article 5, paragraphe 1^{er} est ajouté pour préciser le texte alinéas 1, 6, 7 et 10.

Amendement

A l'article 5, paragraphe 4, le texte proposé par le Conseil d'Etat est repris mais le point a) est libellé comme suit :

«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) ...
- c) ...»

Commentaire

Par cet amendement, 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} ou 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.

Amendement

L'article 26 paragraphe 2 est relibellé comme suit

« (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. »

Commentaire

Par cet amendement, il est enlevé une insécurité juridique lié 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 ».