CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

Projet No 41/2013-1 **19 juin 2013**

Organisation du secteur des services de taxis

Texte du projet

Projet de loi portant

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

Informations techniques :

No du projet :	41/2013
Date d'entrée :	19 juin 2013
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Commission :	Commission Economique

.... Procedure consultative ....

18 rue Auguste Lumière L-1950 Luxembourg
B.P. 1263 L-1012 Luxembourg
T. +352 27 494 200 F. +352 27 494 250
csl@csl.lu www.csl.lu

Projet de loi portant

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

Chapitre I - Définitions

Article 1er

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.

Chapitre II – Services de taxis

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. 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.

Chapitre III – Exploitant de taxi

Article 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.

Article 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.

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.

(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.

Article 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 débuter 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.

Article 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 de prendre en charge des clients 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 aux services de taxis effectués sur demande 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.

Article 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.

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.

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.

Chapitre IV –Conducteur de taxi

Article 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.

Article 10

(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

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.

Article 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 débuter 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.

Article 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.

Article 14

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

Chapitre V – Taxis

Article 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 calibré, les taxis doivent être munis d'un tableau-taxi, d'un disque-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) Le ministre est l'autorité compétente pour l'homologation des taximètres. Il peut charger la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) des travaux d'homologation des taximètres. Celle-ci peut, en cas de besoin, avoir recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins sur sa proposition par le ministre. Elle procède ou fait procéder aux essais et constatations requis en vue de cette homologation. Les prestations à fournir en vue de l'homologation ainsi que les épreuves et les vérifications de la conformité sont facturées par la SNCH au demandeur de l'homologation.

(4) Tout taximètre doit être calibré. 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 les taximètres, les modalités de leur homologation, de leur installation, de leur calibrage ainsi que de leur contrôle.

(5) 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 et le numéro du disque-taxi sont inscrits sur le certificat d'immatriculation du taxi.

(6) 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.

Article 16

(1) 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 dont question au paragraphe (3). Il peut charger la SNCA de ces travaux. La mise en œuvre de cette mission peut être déterminée par un règlement grand-ducal.

(2) Tout taximètre calibré doit être muni d'une vignette dont le modèle et les modalités de scellement 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 du calibrage et du scellement sont facturées par la SNCA au demandeur de ces prestations. Le tarif en est fixé par règlement grand-ducal.

Chapitre VI - Tarification

Article 17

(1) L'usage du taximètre calibré 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.

Chapitre VII - Responsabilités

Article 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.

Chapitre VIII – Réclamations

Article 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.

Chapitre IX – Traitement des données à caractère personnel

Article 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.

Chapitre X – Dispositions administratives

Article 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.

Chapitre XI – Dispositions financières

Article 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.

Chapitre XII – Dispositions pénales

Article 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 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) 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Chapitre XIII – Dispositions transitoires

Article 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 des dispositions de l'article 21, ces licences peuvent être renouvelées aux conditions de la présente loi.

Article 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.

Chapitre XIV - Nouveaux engagements de personnel

Article 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.

Chapitre XV – Dispositions modificatives et abrogatoires

Article 30

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 1er 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

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

Chapitre XVI - Dispositions finales

Article 32

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

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

II. Commentaire des articles

ad article 1er

Les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre du projet de loi sous examen sont reprises à l'article 1.

Il s'agit des termes « taxi », «service de taxis », « cession » et « ministre ».

La terminologie de « taxi » a été adaptée par rapport à celle figurant au Code de la route où il n'y a pas de limitation prévue pour le nombre de places assises au niveau de la définition du terme.

En ce qui concerne la définition du « service de taxis » et afin d'éviter un mélange de genre et notamment le fait qu'il n'y a aucune lien entre service de taxis et les transports publics visés par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, le terme de « public » a été enlevé de la définition.

En pratique il n'y aura pas de d'impact pour les taxis qui continuent à disposer dans le cadre des dispositions afférentes du Code de la route du privilège de pouvoir utiliser les couloirs-bus et du droit d'être hélé sur la voie publique à 50 mètres des emplacements réservés aux taxis dans leur zone d'action.

En ce qui concerne le terme « cession » il a été précisé de sorte à couvrir toute sorte de transfert de façon onéreuse ou non à une tierce personne portant atteinte au principe de non-cessibilité et du caractère personnel des licences. A cette fin la loi en 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.

ad article 2

L'article 2 définit la mise à disposition des services de taxis.

Comparé à la législation actuelle, il convient de relever que 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 quant à lui a le libre choix du taxi et n'est donc pas tenu par le principe de la tête de file.

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. Il n'est donc plus obligé de prendre le premier taxi dans la file, mais il a le libre choix et peut décider notamment en fonction du tarif appliqué par le taxi ou de critères environnementaux.

Toutefois le conducteur n'a pas le choix de refuser le chargement d'un client tel que le prévoit le règlement grand-ducal portant réglementation des droits et devoirs du conducteur de taxi.

Cette disposition est reprise au niveau du présent projet en concertation avec la Fédération des Patrons Loueurs de Taxis et d'Ambulances au Grand-Duché de Luxembourg afin de garantir le bon ordre dans la cadre de la prise en charge des clients.

ad articles 3 à 5

Ces trois articles sont à lire ensemble en ce qu'ils déterminent les conditions à remplir en vue de l'obtention d'une licence d'exploitation.

Alors que les conditions évoquées dans la loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis sont minimalistes, la loi en projet propose l'introduction de conditions plus sévères, en particulier au niveau de l'honorabilité et de la capacité professionnelle.

Au niveau de l'honorabilité, les exigences vont au-delà de ce qui est prévu par la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales qui est libellée de manière plus générale afin de tenir compte des particularités de l'activité d'exploitant de taxi.

L'intention des auteurs est de tenir compte, lors de la vérification des critères d'attribution d'une licence d'exploitation, des condamnations éventuelles en relation avec l'activité d'exploitant de taxi. Cette vérification approfondie est nécessaire en vue de garantir un certain niveau des prestations et d'assurer le sérieux de l'exploitant qui est responsable de l'entretien du taxi et du bon transport de ses passagers. Il convient de rappeler à cet égard que la qualité des services de taxis a un impact considérable sur l'image générale du Grand-Duché.

L'article 5 stipule que l'exploitant devra suivre un cours de formation, organisé par le ministre. Il est prévu d'associer la Chambre des Métiers dans l'organisation de ce cours, et ce notamment au vu de son expérience. Ce cours de formation servira essentiellement à familiariser l'exploitant avec la législation applicable en vue d'optimiser le respect des dispositions légales. Toutefois l'exploitant qui dispose d'une expérience professionnelle de trois ans en tant que conducteur de taxi en sera dispensée.

Les frais de cette formation sont à charge de l'exploitant.

ad article 6

L'article 6 définit la procédure à suivre en vue de l'attribution d'une licence, et ce tant par le demandeur que par le ministre.

Les mécanismes de demande ainsi que les délais y invoqués permettront d'assurer la transparence de la procédure d'attribution des licences d'exploitation tout en respectant des délais raisonnables. L'avantage de cette procédure détaillée est d'éviter tout soupçon éventuel de traitement discriminatoire.

Ce même article prévoit également les mentions qui doivent figurer sur la licence d'exploitation.

ad article 7

L'article 7 définit les conditions de validité de la licence.

Tout d'abord, elle est strictement personnelle et incessible. Les intéressés ne peuvent pas convenir entre eux la mise à disposition d'une licence d'exploitation. Seul le titulaire figurant sur la licence peut l'utiliser pour offrir des services de taxi. Le ministre seul décide de l'attribution d'une licence.

La licence d'exploitation n'est valable que pour le taxi dont le numéro d'immatriculation figure sur la licence. Elle doit pouvoir être présentée à l'occasion d'un contrôle par la police grand-ducale voire par l'administration des douanes et accises.

Néanmoins en vue de permettre aux exploitants de pouvoir continuer d'effectuer des services de taxis et de pallier aux situations d'indisponibilité temporaire de leur taxi, une extension temporaire sur un autre taxi et limitée à soixante-douze heures pourra être demandée via formulaire mis à disposition aux exploitants. Pendant cette période et sur simple accusé de réception, qui est prévu d'être généré par un système automatisé, le taxi de remplacement sera autorisé à charger des clients. Cette extension temporaire n'est valable qu'en présence de la licence d'exploitation à bord du taxi de remplacement.

Le prolongement de l'extension temporaire peut être demandé au ministre sur base d'une demande formelle.

Ce principe de procédure simplifiée garantira aux exploitants une flexibilité pour pouvoir assurer une continuité de service en cas d'indisponibilité de leur taxi. Néanmoins le rattachement de la validité de l'extension temporaire à la validité de la licence originale permettra d'éviter des abus éventuels d'utilisation de deux taxis simultanément.

La transcription d'une licence d'exploitation est possible sur base de pièces à l'appui en cas de remplacement définitif d'un taxi par un autre taxi.

Ensuite les licences ont une validité géographique limitée pour une zone déterminée, dont le détail est réglé à l'article 8. Il en découle qu'un taxi ne peut charger des clients que dans cette zone. L'objectif de cette restriction est d'éviter une désertification géographique, notamment dans des régions présentant un potentiel de clients restreint.

Toutefois, le taxi peut charger des clients dans une autre zone que celle pour laquelle il est autorisé, à condition que ce chargement se fasse sur commande expresse du client. 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 déchargement restera possible au niveau de chaque zone.

La durée de validité d'une licence est limitée à cinq ans. Cette limitation est introduite afin de disposer d'un contrôle régulier pour s'assurer que les conditions à la base de la licence soient toujours remplies.

Par ailleurs cet article énumère limitativement les cas dans lesquels une licence perd de plein droit sa validité. Si un exploitant de taxis continue à offrir des services de taxis, il est en infraction ce qui engendre la perte d'office de validité de la licence sans devoir suivre la procédure prévue à l'article 21. Il s'agit ici d'éviter la pratique des cessions de licences ou des cas dans lesquels un exploitant causerait un blocage dans l'attribution d'une licence nouvelle par le fait de ne pas l'utiliser activement.

Dans ce cas il est prévu que le concerné restitue la licence au ministre qui décidera de l'attribution de la licence à un autre intéressé.

En cas de départ d'un ancien dirigeant, il est prévu de pouvoir délivrer une licence d'exploitation temporaire afin de permettre la reprise de l'activité par un nouveau dirigeant qui satisfera aux conditions reprises aux articles 3 à 5.

En cas de reprise d'une activité totale d'exploitant de taxi par un tiers, la ou les licences ne feront pas partie du transfert d'activité. En effet, la licence ne peut être cédée.

Toutefois, le ministre peut décider l'attribution de la ou des licences en cause au repreneur qui remplit les conditions d'exploitant de taxi par priorité aux autres demandeurs, le cas échéant, éligibles pour l'octroi de licences devenues vacantes. Cette hypothèse est censée couvrir par exemple le cas de la reprise de père en fils d'une activité d'exploitant de taxi.

Ainsi afin d'éviter des abus ou des cessions des licences, ces dernières doivent être retournées au ministre qui décidera du bien-fondé de cette transaction. A cette fin le ministre pourra s'entourer de toutes informations qu'il juge utiles pour vérifier qu'il n'y ait pas d'avantage au bénéfice de l'ancien titulaire de quelque nature que ce soit en relation avec la transaction.

ad article 8

L'article 8 règle d'une part le zonage, le nombre de licences et d'autre part l'ordre d'attribution des licences d'exploitation.

Le territoire du Luxembourg pourra être divisé en treize zones au maximum. Le nombre de treize zones résulte de la segmentation en douze cantons du pays et d'une zone spécifique pour la région de la commune de Luxembourg comprenant l'aéroport.

La détermination géographique ainsi que le nombre exact de zones seront fixés par un règlement grand-ducal. A cette fin il faudra tenir compte des fluctuations possibles dans les besoins régionaux de sorte à adapter géographiquement le zonage d'une ou de plusieurs zones ainsi que le nombre de zones effectivement instaurées. A cette fin la procédure réglementaire permettra la meilleure flexibilité pour ajuster les paramètres en cas de besoin.

A ce sujet il convient de noter qu'un nombre trop petit voire l'absence totale d'un zonage engendrerait un risque de désertification de services de taxis dans certaines régions du pays.

Il faudra donc instaurer un nombre de zones qui permettra à la fois au client et à l'exploitant de mettre à profit les possibilités du nouveau zonage avec l'objectif de réduire le temps d'attente en élargissant les zones par rapport à la situation actuelle et d'augmenter le nombre de courses par jour pour les taxis contribuant ainsi à un impact positif sur les prix des courses.

La segmentation envisagée à ce stade est définie tout en tenant compte, d'une part, d'une offre satisfaisante de services de taxis dans des régions moins peuplées voire géographiquement défavorisées, et, d'autre part, en tenant compte du nombre de clients potentiels ainsi que des flux des transports publics. Il va de soi qu'en cas de besoin le nombre de zones initialement retenu pourra être ajusté.

Le nombre de licences à attribuer sera défini selon les mêmes critères en tenant compte de l'existant dans le zonage communal actuel.

Une liste d'attente est prévue pour le cas où le nombre de demandes en obtention d'une licence d'exploitation dépassait le nombre maximal des licences disponibles. L'inscription sur cette liste d'attente se fera dans l'ordre chronologique de la demande. En cas d'égalité d'arrivée des demandes il est prévu de déterminer leur rang sur la liste par voie de tirage au sort, et ce en présence des demandeurs concernés afin de garantir la transparence.

Un demandeur ne pourra figurer qu'une fois sur la liste d'attente, et ce afin d'éviter toute tendance monopolistique sur le marché des taxis.

L'inscription sur la liste d'attente est valable pour une durée de cinq ans et devra être renouvelée par l'intéressé à sa propre initiative.

Est prévu au paragraphe 3 la possibilité de rayer d'office de la liste d'attente les intéressés qui ne renouvellent pas leur inscription dans les délais impartis ou qui sont avisés par le ministre qu'ils sont en rang utile pour l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi.

Dès qu'une ou plusieurs licences d'exploitation deviendront vacantes ou disponibles, un avis afférent sera publié au Mémorial. Cet avis fixera le délai de candidature qui est d'au moins quatre semaines. L'attribution des licences se fera d'abord parmi les demandeurs figurant sur la liste d'attente dans l'ordre chronologique de leur apparition sur la liste d'attente. Ensuite le choix se fera parmi les intéressés qui ne figurent pas sur la liste d'attente tout en respectant la date d'entrée de leur demande. Un tirage au sort est prévu en cas d'égalité d'entrée des demandes.

Le paragraphe 5 impose à l'intéressé en rang utile d'entamer ses services endéans un délai de deux mois au risque de se voir enlever sa licence attribuée afin d'éviter que des personnes n'exploitent pas une licence et réduisent ainsi de facto l'offre de taxis.

ad article 9

L'article 9 introduit l'obligation pour un conducteur de taxi de détenir une carte de conducteur de taxi. Le conducteur sera obligé d'afficher cette carte visiblement pendant son service.

Cette carte de conducteur est une notion qui est nouvellement introduite au présent projet de loi, mais qui existait déjà au niveau des taxis de l'aéroport. Cette disposition a pour objectif de s'assurer que le conducteur de taxi remplit certaines conditions et par là à augmenter la qualité du service.

Par ailleurs le client pourra ainsi identifier le conducteur ce qui lui permettra un relais facile en cas de réclamation. Il s'agit d'une pratique courante à l'étranger introduite également au Luxembourg.

ad article 10

L'article 10, paragraphe 1, fixe la vérification de l'honorabilité du conducteur de taxi sur base de son casier judiciaire N° 2 afin de permettre de garantir un standard élevé de sécurité pour les clients.

Le paragraphe 2 vise les modalités suivant lesquelles un établissement ou un renouvellement d'une carte de conducteur peut être refusée.

Les exigences en matière d'honorabilité ont pour intention de tenir compte, lors de la vérification des critères d'attribution, des condamnations éventuelles en relation avec l'activité de conducteur de taxi. Cette vérification approfondie est nécessaire en vue de garantir un certain niveau des prestations et d'assurer le sérieux du conducteur qui est responsable du bon transport de ses passagers. De plus il est ainsi tenu compte du fait que les services de taxis ont un impact considérable sur l'image générale du Grand-Duché auprès des visiteurs étrangers.

ad article 11

L'article 11, paragraphe 1, 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.

ad article 12

L'article 12 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.

Les mécanismes de demande ainsi que les délais y invoqués permettront d'assurer la transparence de la procédure d'attribution des cartes de conducteur tout en respectant des délais raisonnables. L'avantage de cette procédure détaillée est d'éviter tout soupçon éventuel de traitement discriminatoire.

Il convient de noter qu'au niveau des pièces demandées, la vérification des connaissances linguistiques se fait sur base d'une déclaration sur l'honneur de la part du demandeur. La connaissance d'au moins une des trois langues véhiculaires du pays est nécessaire afin de pouvoir garantir un service de qualité envers les clients. Une disposition similaire existe déjà pour les conducteurs de taxis opérant à l'aéroport de Luxembourg.

Ce même article prévoit les mentions qui doivent figurer sur la carte de conducteur.

ad article 13

L'article 13, paragraphe 1, prévoit l'incessibilité de la carte de conducteur qui est strictement personnelle.

Au paragraphe 2 il est imposé au détenteur de l'afficher à tout moment de façon visible pour le client.

La validité de la carte est limitée à dix ans, ceci par analogie au permis de conduire. 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.

ad article 14

Les droits et devoirs des conducteurs de taxi sont régis par règlement grand-ducal.

ad articles 15 et 16

Ces deux articles sont à lire ensemble et concernent les équipements techniques des taxis.

Le premier paragraphe de l'article 15 stipule qu'à l'exception d'un taxi aucun autre véhicule ne peut exercer des services de taxi. Ce paragraphe énumère les éléments faisant partie de l'équipement obligatoire d'un taxi : un taximètre calibré, un tableau-taxi, un disque-taxi, une plaque-zone taxi ainsi qu'un tableau lumineux « TAXI ». Il est en plus interdit d'installer un ou plusieurs de ces éléments sur un véhicule autre qu'un taxi. Il en découle qu'un véhicule disposant d'au moins un des éléments précités ne peut être utilisé que comme taxi.

Le paragraphe 2 introduit la notion de publicité dorénavant expressément permise pour autant qu'elle ne soit ni lumineuse, ni réfléchissante et qu'elle ne sera attachée qu'au niveau de la carrosserie et non des fenêtres. Ces restrictions sont prévues dans un souci de sécurité routière.

L'homologation des taximètres invoquée au paragraphe 3 reste de la compétence du ministre qui peut déléguer cette tâche à la Société Nationale de Certification et d'Homologation.

Pour ce qui est du calibrage et du scellement des taximètres, elle aussi reste de la compétence du ministre qui pourra en charger la Société Nationale de Circulation Automobile. Cette manière de procéder permet de respecter le principe que le contrôleur ne peut être en même temps le contrôlé par l'entremise de l'Etat comme seule autorité compétente pour la réception finale.

Les auteurs du projet de loi ont prévus de ne plus retenir la notion d'agrément d'installateur. Il sera désormais possible à tout installateur d'installer un taximètre homologué.

Le contrôle des exigences techniques et légales applicables, telles que stipulées au paragraphe 6, se font au moment de l'immatriculation comme taxi et ensuite lors du contrôle technique périodique.

Lorsque la Société Nationale de Circulation Automobile détecte une quelconque manipulation ou intervention illicite au niveau d'un taximètre, elle en informe le ministre sans délai. Cette mesure est introduite en vue de garantir une transparence des prix pour le client et éviter ainsi que celui-ci soit induit en erreur.

ad article 17

L'article 17 emporte l'introduction du principe de liberté tarifaire pour les services de taxis.

Le paragraphe 1, règle l'utilisation obligatoire du taximètre et ceci même si un tarif forfaitaire a été convenu d'avance ente le conducteur de taxi et son client. L'utilisation obligatoire du taximètre est nécessaire afin de permettre aux exploitants de pouvoir calculer le salaire de leurs chauffeurs qui est, d'après la convention collective, régi par le kilométrage effectué par les chauffeurs.

Les paramètres à utiliser pour l'affichage peuvent être fixés par un règlement grand-ducal afin de permettre au client la comparaison objective des tarifs des différents exploitants. Dans ce contexte le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant des prix maxima pour courses en taxi sera abrogé. L'abrogation des tarifs maxima ensemble avec la liberté du choix du taxi par le client est effectué dans l'objectif de contenir voire faire réduire le prix moyen des courses de taxi.

ad article 18

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. Il est retenu qu'il incombe à l'administré d'en informer le ministre dans les plus brefs délais qui dispose d'un droit de contrôler ou de faire contrôler si les conditions initiales ayant conduit à l'attribution de la licence d'exploitation restent respectées.

En cas de non-respect les sanctions administratives sont reprises à l'article 21, paragraphe 1.

ad article 19

L'article 19 prévoit un mécanisme de réclamation en relation avec les services de taxi. Ces réclamations devront être adressées à la Communauté des Transports. Cette dernière sera chargée de la gestion de ces réclamations et d'en informer le ministre.

Il est aussi retenu que tout taxi devra afficher de manière claire et visible pour le client les coordonnées de la Communauté des Transports à l'intérieur du taxi.

ad article 20

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.

Il est en particulier prévu que le ministre peut se procurer les informations requises par le biais de l'accès pour les personnes physiques au registre national des personnes physiques prévu par la loi relative à l'identification des personnes physiques, ainsi que pour les personnes morales par l'accès au 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, l'accès au donnés du Registre de Commerce et des Sociétés ainsi que le bulletin N° 2 du casier judiciaire. Reste à noter que l'accès à ce dernier fichier nécessite l'accord préalable de l'administré.

Les modalités d'accès et de gestion de ce registre seront fixées dans un règlement grand-ducal.

ad article 21

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. Ces mesures peuvent être provisoires en cas de suspension ou définitives en cas de retrait.

Afin de garantir les droits des intéressés il est prévu qu'une décision afférente ne peut être prise que sur avis d'une commission. A cette fin l'article 21, paragraphe 2, institue une commission consultative des taxis et définit ses missions en précisant qu'un règlement grand-ducal en fixe les attributions, la composition et les modalités de fonctionnement.

ad article 22

Cet article fixe le cadre pour les taxes d'instruction des différentes opérations administratives en relation avec la gestion de dossiers. Les montants maxima sont fixés de manière à rester du domaine du raisonnable. De même y est défini le maximum pour la taxe annuelle à payer pour toute licence d'exploitation.

Les détails d'exécution sont fixés par règlement grand-ducal.

ad article 23

Cet article érige en infraction le non-respect de certaines dispositions de la loi en projet par les conducteurs de taxis voire les exploitants de taxis.

L'article distingue les infractions en fonction de la gravité des infractions commises par l'intéressé à savoir entre contraventions et contraventions graves. Il est à retenir qu'en cas de récidive endéans une période de 3 ans le double de l'amende peut être prononcé.

Il est aussi prévu de pouvoir infliger à l'exploitant la même peine qu'aura commise son chauffeur pour certaines infractions.

L'article prévoit le décernement d'avertissements taxés par les membres de la police grand-ducale voire les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises d'un montant de 25 à 500 euros. Ces sanctions immédiates sont prévues dans une perspective d'obtenir un effet dissuasif immédiat. Comme il ne s'agit plus de délits on évitera dans le futur des procédures longues devant les tribunaux contribuant ainsi également au désengorgement des juridictions.

Le catalogue regroupant les contraventions et contraventions graves sera établi par règlement grand-ducal.

ad article 24

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 le cadre de l'exécution de ce projet de loi sont conférées aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises les compétences de constater et dresser procès-verbal en cas de non-respect à certaines autres dispositions notamment prévues au niveau du Code de la route voire au Code de la consommation. Cette attribution de compétence aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises se fait dans l'idée d'éviter à ceux-ci de devoir faire appel à la police dans le cadre de leurs contrôles.

ad article 25

Cet article 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 visé par la présente loi. L'information en est transmise par le procureur général d'Etat au ministre.

ad article 26

Le paragraphe 1 de 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. Ceci sera aussi le cas s'il n'a pas payé un ou plusieurs avertissements taxés, voire s'il n'est pas en mesure de régler la somme à consigner.

L'article 26, paragraphe 2, attribue 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.

ad article 27

Cet article 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 et ce avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

Le paragraphe 1 dispense ces exploitants de l'exigence de la capacité professionnelle nouvellement instaurée par le présent projet de loi, eu égard au fait que la plupart des exploitants agissent déjà depuis des années sur le marché des services de taxi et qu'il est légitime de ne pas leur imposer cette nouvelle exigence.

La période transitoire fixée au paragraphe 2 est de quatre mois afin de disposer des délais adéquats pour effectuer l'échange des autorisations d'exploitation existantes vers les nouvelles licences d'exploitation.

ad article 28

Cet article prévoit des dispositions transitoires concernant les conducteurs de taxi opérant sous l'ancienne législation.

Le paragraphe 1 dispense les chauffeurs de la participation à la séance d'information pour conducteurs prévu à l'article 11.

La période d'échange possible est fixée au paragraphe 2 à quatre mois afin de permettre à tous les intervenants d'agir en sérénité en vue de transcrire les autorisations actuelles et d'effectuer les vérifications afférentes.

Les demandes afférentes doivent parvenir au ministre dans les deux cas par lettre recommandée avec accusé de réception.

ad article 29

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.

ad article 30

L'article 30, paragraphe 1, modifie d'article L.112-8 du Code de la consommation est modifié de façon à rajouter la formulation « et/ou forfaitaire » afin de permettre l'affichage des prix forfaitaires désormais autorisés pour les services de taxis.

L'article 30, paragraphe 2, rajoute une phrase afin de rendre obligatoire l'affichage visible des tarifs par le client sur la partie extérieure et intérieure de la voiture. Ceci est particulièrement important en vue de la libéralisation des prix et du principe du libre choix du taxi dont bénéficie le client.

ad article 31

Cette disposition abroge la loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis.

ad article 32

(pour mémoire)

ad article 33

L'entrée en vigueur de la loi est fixée au premier jour du deuxième mois qui suivra la date de sa publication afin de permettre au secteur tout comme aux diverses autorités, tel que le ministre, la Société Nationale de Circulation Automobile et la Société Nationale de Certification et d'Homologation d'entreprendre les démarches rendues nécessaires pour s'adapter au nouveau cadre législatif.

III. Exposé des motifs

1. Considérations générales

Le projet de loi sous examen crée un nouveau cadre légal pour l'organisation du secteur des services de taxis et ce pour, d'une part, améliorer l'organisation du marché et, d'autre part, mieux appréhender les besoins de la clientèle d'un point de vue de l'étendue des services et de l'attractivité des prix.

En effet, l'actualisation des dispositions légales est censée se faire dans un souci d'assurer une offre étendue et variée de prestations de services de taxi, tout en maintenant le niveau de qualité des prestations, sachant que, notamment pour les clients venant de l'étranger, le service des taxis constitue souvent le premier contact avec un pays et à cet égard contribue à l'image extérieure du pays

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. Finalement l'ambition du projet de loi est d'encourager la rationalisation et l'efficience du marché en vue de limiter la pollution et de protéger l'environnement.

Dans le cadre des travaux de préparation de la refonte des services de taxis, les différentes opportunités de réforme du secteur en question ont été évaluées en tenant compte des avantages et des faiblesses des expériences internationales en matière de réforme du secteur des services de taxis.

A cette fin, le mode de fonctionnement actuel du marché des taxis avec ses différentes composantes ainsi que les problématiques spécifiques du marché des taxis luxembourgeois ont été analysés. Par la suite, les auteurs ont tenté grâce au recensement des opinions exprimées par les différents acteurs de secteur de trouver les solutions les plus opportunes aux points faibles de l'organisation actuelle du marché national.

Dans le cadre de la préparation de ce nouveau cadre législatif ont été consultés les différents acteurs jouant un rôle dans l'organisation des services des taxis, à savoir la Chambre des Métiers, la Fédération des Patrons loueurs de taxis et d'Ambulances (FPLTA), l'UCL (Union des Consommateurs luxembourgeois), la Ville de Luxembourg, le Syvicol, la Police grand-ducale et le Parquet tout comme les ministères compétents de l'Economie et du Commerce extérieure et le Ministère des Classes moyennes.

C'est devant cette toile de fond que la réforme du secteur des taxis en question a été élaborée.

Il a également été tenu compte lors de l'élaboration du présent projet de loi du fait que les éléments qui pourraient être considérés comme une limitation de l'exercice d'une profession, doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi et ce conformément à l'article 11, paragraphes 5 et 6, de la Constitution tout comme les conditions et modalités de perception des

taxes dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien des licences d'exploitant et des cartes de conducteur conformément à l'article 102 de la Constitution..

1.1. Réglementation actuelle des services de taxis au Luxembourg

Les services de taxis au Luxembourg sont réglementés actuellement 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, l'autorisation, le retrait de cette autorisation et le contrôle.

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.

Il s'agit du seul cas où l'Etat a dû intervenir en raison de l'absence de règlementation des taxis par une commune, en l'espèce celle de Niederanven et c'est la raison pour laquelle les meilleures pratiques de cette réglementation ont aussi largement trouvé leur entrée dans le cadre du présent projet de loi.

Actuellement, sur base d'une autorisation délivrée en vertu de la loi modifiée du 18 mars 1997 le chargement de clients peut être effectué seulement sur un emplacement de stationnement de taxis situé dans la commune de délivrance de l'autorisation. En ce qui concerne le lieu du déchargement, celui-ci est libre.

Par contre, pour les services de taxis qui sont faits sur demande écrite ou téléphonique, le lieu de chargement et de déchargement est libre.

Ensuite, le principe de la tête de file s'applique de sorte que le client doit prendre le premier taxi en attente sur un emplacement, même si ce taxi, pour une raison ou une autre, ne lui convient pas.

Par ailleurs, il est possible pour les exploitants de taxis de charger des clients sur simple signe en cours de route à plus de cinquante mètres d'un emplacement de stationnement de taxis. A noter qu'il est déjà actuellement interdit aux conducteurs de rechercher des clients par paroles ou par gestes.

L'exploitant de taxis doit en principe détenir une autorisation communale et être titulaire d'une autorisation d'établissement par le ministère des Classes moyennes. A cette fin, il suffit de disposer d'une expérience de trois ans comme conducteur de taxis et de remettre audit ministère un extrait du casier judiciaire, un certificat de résidence et un timbre fiscal.

Un conducteur de taxis doit 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.

1.2. Principes de l'organisation future du secteur des taxis

Les expériences de réforme du secteur des taxis à l'étranger (Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse etc.) ont montré qu'un traitement isolé de certains paramètres du service des taxis aboutirait à des problèmes, de sorte que des adaptations de la réforme s'avèreraient nécessaires à

des stades ultérieurs. Un agencement *in globo* des paramètres est essentiel pour réussir une réforme dans ce secteur et maintenir la fonction de trait d'union dans la chaîne de transport qu'assume le taxi pour les trajets professionnels et privés en complément des autres moyens de transport et ce dans un contexte de mobilité accrue et de besoins changeants de la part des usagers.

La réforme projetée est basée sur trois piliers principaux, à savoir les règles quantitatives d'accès au marché, les conditions qualitatives d'accès au marché ainsi que la réglementation tarifaire. A côté de ces piliers principaux, la réforme se fonde encore sur 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.

1.2.1. Services de taxis

La nouvelle organisation impose aux conducteurs et exploitants de taxis de satisfaire à des conditions en matière d'honorabilité et de capacité.

L'ensemble des taxis peuvent mettre leurs services à disposition du public à un emplacement de stationnement déterminé de la voie publique et signalé comme tel et faire usage des voies réservées aux autobus conformément aux dispositions du Code de la route.

1.2.2. Accès au marché et décloisonnement géographique

Un des objectifs principaux poursuivi par la réforme du secteur est d'améliorer pour les clients l'accès aux services de taxis notamment en stimulant l'offre des services. Dans cet ordre d'idées, 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 donnant un droit préférentiel à l'octroi d'une licence devenue vacante ou nouvellement créée.

Par ailleurs, la réforme prévoit un décloisonnement géographique par, d'une part, la fin de la compétence communale en matière de délivrance d'autorisation de taxis et, d'autre part, la création de licences d'exploitation valables dans des zones plus larges que le département communal.

Cette manière d'agir a comme avantage que la gestion des taxis se fera de manière centralisée par l'Etat comme unique instance compétente ce qui a pour effet d'augmenter la visibilité des autorités et d'améliorer le contrôle. En même temps le décloisonnement géographique emporte un potentiel d'augmentation du taux d'occupation des taxis et partant contribue à l'objectif général visant à contenir voire réduire les prix des courses de taxis.

Une alternative aurait été d'abolir simplement le zonage de sorte à permettre aux taxis disposant d'une licence d'exploitation de desservir l'ensemble des emplacements situés sur le territoire national. Cette alternative a cependant suscité la crainte de la Fédération des Patrons loueurs de taxis et d'ambulance qu'une désorganisation générale dans la prestation des services de taxis en résulterait avec un afflux général des taxis vers les emplacements situés aux principaux points

d'affluence et comme corollaire la désertification des zones moins peuplées. En conséquence il a été retenu de retenir un certain zonage dont le détail est à fixer par règlement grand-ducal.

La compétence communale se limitera à l'avenir à la seule détermination des emplacements de stationnement réservés aux taxis.

1.2.3. Autorisation d'exploitation de taxis et accès à l'activité de conducteur de taxi

Pour devenir titulaire d'une licence d'exploitation de services de taxis, l'intéressé doit détenir non seulement une autorisation d'établissement conformément au droit d'établissement en vigueur, mais il doit aussi satisfaire à certaines exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle supplémentaires tenant compte des spécificités du secteur. Ces exigences supplémentaires visent à favoriser généralement la qualité dans la prestation des services de taxis.

Les licences d'exploitation sont strictement personnelles, valables pour le chargement dans l'ensemble de la zone en question et ont une durée de validité de cinq ans. Elles valent pour un seul taxi avec la possibilité de recourir à une voiture de remplacement pour une période limitée ou le remplacement de la voiture doit être effectué.

Le projet de loi introduit également la possibilité de la reprise d'activités d'un titulaire d'une ou de plusieurs licences d'exploitation à un tiers qui reprendra ces activités. Les conditions de cette reprise sont cependant strictement encadrées et notamment aucun avantage en nature ou en numéraire ne doit résulter de cette reprise d'activités pour l'ancien titulaire.

En ce qui concerne le conducteur de taxi, le nouveau texte introduit l'obligation pour ce dernier d'être titulaire d'une carte de conducteur de taxi qu'il doit afficher pendant l'exercice de son service. En vue de l'obtention de ladite carte, l'intéressé doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B depuis deux ans au moins, avoir des connaissances dans une des trois langues officielles du pays et suivre une séance d'information portant sur les notions élémentaires pour exercer la profession de conducteur de taxi.

La carte de conducteur de taxi est valable sur l'ensemble du territoire national, et ce pour une durée de dix ans.

1.2.4. Liberté et transparence tarifaire

Les tarifs appliqués par les taxis seront libres à l'avenir et ne feront plus l'objet d'une réglementation fixant des tarifs maxima ou autre. Il reste que l'usage du taximètre est 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.

Le corollaire de la liberté tarifaire est que les tarifs doivent être affichés de manière visible à l'extérieur et à l'intérieur de la voiture afin de permettre au client de connaître la méthode de calcul du prix de la course qu'il projette d'effectuer et de pouvoir sélectionner le taxi avec les prestations et le tarif qui conviennent. Ces dispositions sont insérées au niveau du Code de la consommation qui règle de manière globale les dispositions en la matière.

Les modalités de l'affichage seront harmonisées dans le cadre d'un règlement grand-ducal à adopter et ce afin d'établir une concurrence équitable entre acteurs et de faciliter pour le client la comparabilité des tarifs.

Les taxis peuvent aussi afficher de la publicité à l'extérieur des taxis mais aucune publicité n'est autorisées sur des vitres, ni est autorisée une publicité lumineuse ou réfléchissante pour des raisons de sécurité évidentes.

1.2.5. Principe de la tête de file

Le principe de l'obligation de respecter le principe de la tête de file, actuellement prévu dans la très grande majorité des règlements communaux, est maintenu dans la nouvelle règlementation sur les emplacements de stationnement réservés aux exploitants de taxis disposant d'une licence d'exploitation. La raison en est qu'il convient d'assurer le bon ordre dans les opérations de stationnement de taxis. Cependant le principe du libre choix du taxi est introduit au profit du client qui pourra librement choisir le taxi qui offre le meilleur rapport qualité-prix.

1.2.6. Homologation et installations des taximètres

En ce qui concerne l'homologation et l'installation des taximètres, le dispositif actuellement en vigueur est remplacé par l'introduction du principe de homologation, du calibrage et du scellement final des taximètres par le ministre. Ces tâches pourront être déléguées par le ministre soit à la SNCH pour l'homologation du taximètre soit à la SNCA pour le calibrage et le scellement.

L'entremise de l'Etat comme entité qui est responsable en dernier lieu de l'homologation et du calibrage des taximètres installés offre une garantie d'indépendance et d'impartialité qui n'était pas de mise dans le cadre du dispositif actuel qui permet de recourir à des ateliers agréés.

En même temps le marché de l'installation des taximètres deviendra libre pour les exploitants de taxis.

1.2.7. Dispositif de contrôle

Dans le contexte légal et réglementaire actuel un contrôle des règles d'exploitation des taxis s'avère très difficile.

Les premiers prérequis pour un suivi et un contrôle plus efficace est l'instauration par le biais de la réforme du secteur du fait que le ministre est compétent pour l'attribution des licences d'exploitation en lieu et place des communes et la mise en place de registres nationaux pour les exploitants et les conducteurs de taxis.

Ensuite grâce à un accès informatisé aux différentes banques de données par les agents chargés du contrôle sur le terrain une supervision plus efficace au jour le jour est possible dans le futur.

Le ministre disposera aussi d'un catalogue des moyens d'action administratifs pour les exploitants et ou conducteurs de taxis qui ne respectent pas la réglementation ou qui font des

fausses déclarations, tel le retrait ou la suspension des licences d'autorisation et des cartes de conducteur. Aussi, la radiation d'un exploitant de taxis de la liste d'attente peut être décidée dans un tel cas.

Ensuite, la présente loi introduit des sanctions pénales efficaces par l'introduction d'avertissements taxés en cas de violation des dispositions légales. En choisissant de qualifier de contravention bon nombre de violations de la loi, le législateur a voulu donner suite au constat du besoin de sanctionner sur le champ les violations récurrentes de la législation dans ce secteur tout en prévoyant une fourchette d'amendes aptes à réprimer durablement les contrevenants.

Finalement, les pouvoirs en matière de recherche et de constations des infractions ont été précisés pour les différents agents douaniers et policiers de contrôle prévus par cette loi, notamment en matière de contrôles des équipements des taxis. En plus du contrôle des équipements des taxis nouvellement introduit au profit de la SNCT au moment du passage au contrôle technique, la loi prévoit aussi 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.

A cela s'ajoute que la loi prévoit aussi que les agents chargés du contrôle ont 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.

2. Conclusions

La présente réforme met en place le cadre légal qui permet d'organiser les services de taxi de manière centralisée, harmonisée et optimisée.

En effet, l'introduction de la liberté tarifaire, avec la possibilité de tarifs forfaitaires, couplée à un zonage élargi, l'affichage de publicité sur les voitures ou le rattachement à un central d'appels, crée un contexte concurrentiel pour les exploitants de taxis qui sont incités ainsi à offrir des prestations de taxis qui rencontrent les besoins de leurs clients en termes de prix et de qualité.

En contrepartie de cette liberté entrepreneuriale la protection du client doit être garantie par le fait que le client doit être informé sur les prix de manière claire et non équivoque, qu'il doit bénéficier d'un interlocuteur unique en cas de réclamation et qu'il a le droit de choisir le prestataire de services qui lui convient.

Ensuite le présent texte contribue aussi à garantir des conditions de concurrence saines par l'instauration de l'obligation d'un calibrage et d'un scellement indépendant des taximètres et l'instauration de sanctions efficaces sur le terrain au profit des autorités de contrôle technique, policières et administratives.

Finalement la réforme favorise la mixité du secteur, qui compte des exploitants indépendants et des exploitants organisés en entreprise, en instaurant le principe qu'un exploitant ne peut figurer qu'une seule fois sur la liste d'attente.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives, réglementaires et autres

Intitulé du projet:

Projet de loi portant a) organisation du secteur des services de taxis et b) modification du Code de la consommation

Ministère initiateur: **Ministère du Développement Durable et des Infrastructures**
Département des Transports

Auteur(s) : Max Nilles – Conseiller de Direction adjoint, Josiane Pauly – Conseiller de direction

Tél : 247-84957 / 24-84948
Courriel : max.nilles@tr.etat.lu / josiane.pauly@tr.etat.lu

Objectif(s) du projet :

Le projet de loi sous examen préconise la création d'un nouveau cadre légal du secteur des services de taxis tel qu'il fonctionne actuellement au Luxembourg et ce pour, d'une part, améliorer l'organisation du marché et, d'autre part, mieux appréhender les besoins de la clientèle.

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : Ministère de l'Economie, Ville de Luxembourg, Syvicol, Ministère des Classes Moyennes, Police Grand-Ducale

Date : 26.02.2012

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui ☒ Non ☐

   Si oui, laquelle/lesquelles :
   - **Fédération des patrons loueurs de taxis et d'Ambulances (FPLA)**
   - **Syvicol**
   - **Commune de la Ville de Luxembourg**
   - **Ministère des Classes moyennes**
   - **Police Grand-Ducale/Douanes**
   - **Chambre des métiers**
   - **SNCA/SNCT**
   - **Ministère de l'Economie**

   Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :
   - Entreprises/Professions libérales : Oui ☒ Non ☐
   - Citoyens : Oui ☒ Non ☐
   - Administrations : Oui ☒ Non ☐

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a.[1] ☒
   (c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

[1] N.a. : non applicable.

Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui ☒ Non ☐
   Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui ☐ Non ☒

   Remarques/Observations : **Il n'existe pas de texte coordonné vu qu'il s'agit d'une nouvelle mouture de la loi des taxis**

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui ☒ Non ☐

   Remarques/Observations :

6. Le projet contient-il une charge administrative[2] pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui ☐ Non ☒

   Si oui, quel est le coût administratif[3] approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire) **globalement inchangée**

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

   - **RPNI / CTIE**
   - **Certificats d'immatriculation**

   b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel[4] Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ? **Il s'agit d'un registre des exploitants et des conducteurs de taxi.**

8. Le projet prévoit-il :

   - une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐
   - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐
   - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☐

   Si oui, laquelle :

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Sinon, pourquoi ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

---

[2] Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.
[3] Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).
[4] Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
    a. simplification administrative, et/ou à une — Oui ☒ Non ☐
    b. amélioration de la qualité règlementaire ? — Oui ☒ Non ☐

Remarques/Observations : **Compétence nationale au lieu d'une compétence communale**

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? — Oui ☐ Non ☐ N.a. ☐

13. Y-a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? — Oui ☒ Non ☐

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ? **Le système informatique devra être opérationnel au moins 2 mois avant l'entrée en vigueur de la présente loi afin de pouvoir effectuer tous les tests de fonctionnenment et formations d'utilisation.**

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? — Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐

Si oui, lequel ? **Formation sur le nouveau logiciel, formation d'utilisation des outils d'information en places tels que RPNI etc…**

Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? — Oui ☐ Non ☒
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? — Oui ☐ Non ☒
  Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? — Oui ☒ Non ☐
  Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? — Oui ☐ Non ☒
  Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? — Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
    Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation [5]? — Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march__int__rieur/Services/index.html

[5] Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers [6]? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march___int__rieur/Services/index.html

[6] Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Fiche financière

jointe au projet de loi portant

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

(DÉV.DUR. 38/2013)

Le projet de loi sous rubrique se propose de réformer le secteur des taxis en transférant la compétence en matière de gestion des taxis du niveau communal au niveau national.

I. Au niveau des dépenses l'impact se chiffre en besoins en ressources humaines et en matériel au niveau du Département ministériel des transports qui créera un service en charge des taxis.

A) Besoins en ressources humaines

En raison du nombre actuel de quelque 480 taxis bénéficiant d'une autorisation d'exploitation en exécution de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis équivalent à quelque 150 exploitants et quelque 500 chauffeurs, qui se verront délivrer soit des licences d'exploitation de taxis pour les exploitants, soit des cartes pour les conducteurs de taxis, la charge administrative sera telle qu'un service en charge des taxis devra être créé au sein du Département des transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Parmi les tâches de ce personnel figurent :

- la délivrance, le renouvellement et le retrait des licences d'exploitation définitives et provisoires;
- la gestion de la liste d'attente pour les licences d'exploitation;
- la publication d'avis de vacance ;
- la délivrance, le renouvellement des cartes professionnelles de conducteurs de taxis ;
- l'organisation de cours de formation initiale et récurrente aux exploitants et aux conducteurs de taxis;
- la tenue des réunions de la commission des taxis avant toute mesure administrative prise par le ministre en relation avec une carte de conducteur ou une licence d'exploitation ;
- la réévaluation régulière des paramètres d'adaptation de la loi (nombre de licences par zone).

En raison de la multitude des tâches administratives et ayant également égard à l'expérience acquise par la Direction des transports aériens et fluviaux du Département des transports en charge de la gestion des taxis exploités à l'Aéroport de Luxembourg, deux agents à temps plein devront être prévus pour se charger des tâches de délivrance et du suivi des autorisations et licences ainsi que des tâches de coordination avec l'ensemble des acteurs (SNCA, SNCH. CDT, Police grand-ducale, Fédération des taxis, Chambre des artisans).

Il convient de noter que le service devra assurer une permanence pour subvenir notamment au besoin à courte échéance dû à des changements de voitures, l'embauche de nouveaux conducteurs, le besoin de délivrance de licences d'exploitation temporaire, permanence qui ne saurait être assurée qu'avec un effectif minimal de 2 personnes.

Par conséquent, l'impact budgétaire peut être chiffré comme suit :

LIBELLE	Crédits supplémentaires (2011/2012)
Traitement des fonctionnaires	81.726€

Détail :
Traitement de base par fonctionnaire (203 / indice 719,84) x (16,77479) : 40.863,39 €/an

B) Besoins en matériel

Des investissements en termes d'équipements et de formation sont nécessaires pour les deux agents à recruter en termes de matériel de bureau et de frais de formation.

Matériel	**Montant (estimatif en euros)**
Frais de bureautique (scanner, fax, téléphone, 2 ordinateurs, licences informatiques…)	11.000€
Frais de formation	2*3000=6000€
Total :	**17.000€**

II. Au niveau des recettes le texte sous examen prévoit l'instauration de recettes sous forme de taxes à percevoir en faveur de l'Etat luxembourgeois par l'entremise de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Le montant total approximatif futur des recettes générées à travers le présent texte dépend du nombre d'autorisations de conducteur, de l'évolution des licences d'exploitation et du montant définitif retenu pour les taxes qui ne seront que fixé dans les règlements grand-ducaux d'exécution

L'impact final pourrait être estimé comme suit pour la première année suivant l'entrée en vigueur:

Documents concernés	**Montant (estimatif en euros)**
Licences d'exploitation	150*400=60.000 €
Autorisation de conducteur	500*200=20.000€
Taxe annuelle	500*1.000=500.000€ =562.500€
Total :	**642.500€**