CHAMBRE DES SALARIÉS
LUXEMBOURG

TEXTE DU PROJET

N° de projet : 06/2021-1

27 janvier 2021

Organisation des services de taxis

Projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis

Informations techniques :

N° du projet :	06/2021
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Commission :	"Affaires économiques, fiscalité et politique budgétaire "

Version du 17 décembre 2020

Projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis

Art. 1er. L'article 1er de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis est remplacé par un nouvel article 1er libellé comme suit :

« Art. 1er. Au sens de la présente loi on entend par :

a) « taxi » : voiture automobile à personnes, comportant au moins trois places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route ;
b) « taxi zéro émissions » : taxi, tel que défini au point a), dont l'utilisation ne produit pas d'émissions de CO_2 ni de NO_x ;
c) « service de taxis » : transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis ;
d) « licence d'exploitation de taxi » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi tel que défini au point a) en vue de prester des services de taxi ;
e) « licence d'exploitation de taxi zéro émissions » : licence d'exploitation de taxi, telle que définie au point d), conférant à son titulaire le droit d'exploiter exclusivement un taxi zéro émissions tel que défini au point b), en vue de prester des services de taxi ;
f) « taximètre » : un dispositif couplé à un générateur de signaux pour constituer un instrument de mesure, destiné à mesurer la durée d'un trajet, à calculer la distance de ce trajet sur base d'un signal produit par le générateur de signaux et à calculer et afficher le prix à payer pour ce trajet sur base de la durée mesurée et de la distance calculée ;
g) « véhicule de location avec chauffeur » : ci-après dénommé « VLC » ; Voiture automobile à personnes, comportant au moins 4 places assises et au plus huit places assises hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route ;
h) « service de VLC » : transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des VLC sur base d'une commande préalable ;
i) « licence d'exploitation de VLC » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter une VLC tel que défini au point g) en vue de prester des services de VLC ;
j) « carte de conducteur » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi ou une VLC en tant que conducteur en vue de prester des services de taxi ou de VLC ;
k) « cession » : acte juridique par lequel le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC ou d'une carte de conducteur en transfère, à titre onéreux ou gratuit, totalement ou partiellement, temporairement ou définitivement, la propriété, la jouissance ou l'usage à une ou plusieurs personnes physiques ou morales ;
l) « dirigeant » : le dirigeant de l'entreprise de taxi ou de service de VLC au sens de l'article 4 de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales ;
m) « flotte de taxis » : Ensemble de véhicules, dont le nombre minimal est fixé à deux, au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de taxi ;
n) « flotte de VLC » : Ensemble de véhicules, dont le nombre minimal est fixé à deux, au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de VLC. »

Art. 2. L'intitulé du chapitre II de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre II - Services de taxis et de VLC »

Art. 3. L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, l'alinéa 2 est remplacé par trois nouveaux alinéas libellés comme suit :
« A l'exception des emplacements de taxi réservés conformément à l'alinéa 1er, il est interdit au conducteur de taxi de prendre en charge des clients ou de stationner ou de placer son taxi à un endroit de la voie publique, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen de communication. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas à la charge de clients effectués sur demande préalable dûment documentée. Le lieu du déchargement reste libre.

Il est interdit au conducteur d'une VLC de prendre en charge des clients ou de placer sa VLC à un endroit de la voie publique en vue d'offrir ses services.

Les modalités de la documentation de commande sont déterminées par règlement grand-ducal. »

2° Au paragraphe 3, les termes «, quelle que soit la zone de validité géographique de la licence d'exploitation de taxi, » sont supprimés.
3° Au paragraphe 4, les termes «, quelle que soit la zone de validité géographique de la licence d'exploitation de taxi, » sont supprimés.
4° Au paragraphe 4 est ajouté un nouvel alinéa *in fine* libellé comme suit :
« Les VLC peuvent être uniquement utilisés pour des services sur commande préalable dûment documentée. Les délais et modalités de la commande ainsi que le contenu de la confirmation de commande sont déterminés par règlement grand-ducal. »

Art. 4. L'intitulé du chapitre III de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre III - Exploitants de taxis et de VLC ».

Art. 5. L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par un nouveau paragraphe libellé comme suit :
« (1) Seules les personnes physiques ou les sociétés commerciales, titulaires d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC valables délivrées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », sont autorisées à effectuer des services de taxis ou de VLC. ».
2° Le paragraphe 2 est remplacé par un nouveau paragraphe libellé comme suit :
« (2) Le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC doit être propriétaire du véhicule auquel se rapporte la licence. Sans préjudice de ce qui précède, il peut en être le détenteur, si le propriétaire du véhicule est une société de crédit-bail. ».
3° Au paragraphe 3, les termes « ou d'une licence d'exploitation de VLC » sont insérés après les termes « de la licence d'exploitation de taxi ».

Art. 6. L'article 4 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 4. (1) Le candidat pour une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence de VLC peut présenter à tout moment par voie électronique moyennant une authentification forte une demande pour l'octroi d'une licence. La demande doit contenir les indications et être appuyée des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.

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

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

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

1° le numéro de la licence, la date d'émission et l'indication de la durée de validité ;
2° la désignation du titulaire comportant, pour les personnes physiques, les noms et prénoms, l'adresse du domicile et le numéro de matricule national et, pour les sociétés, la dénomination sociale, l'adresse du siège social et le numéro de matricule national ;
3° le numéro d'immatriculation et le numéro de châssis.

Les modèles de la licence d'exploitation de taxi et de la licence d'exploitation de VLC sont déterminés par règlement grand-ducal. »

Art. 7. L'article 5 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

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

(2) Tout conducteur de taxi ou de VLC doit exhiber la licence d'exploitation sur demande des membres de la Police grand-ducale et des agents de l'Administration des douanes et accises.

(3) La licence d'exploitation de taxi et la licence de VLC sont valables sur l'ensemble du territoire du Grand-duché de Luxembourg.

(4) La licence d'exploitation de taxi et la licence d'exploitation de VLC ont une durée de validité de cinq ans et sont susceptibles de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

Les licences perdent leur validité de plein droit :

1° en cas de cessation de l'activité de l'exploitant de taxi ou de l'exploitant de VLC ;
2° si le titulaire de la licence, personne physique ou le dirigeant d'une société commerciale, n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi ou d'exploitant de VLC ;
3° en cas de cession de la licence, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

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

(5) En cas de départ du dirigeant de l'entreprise de taxi ou de VLC, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. Une licence d'exploitation provisoire pour une durée maximale de six mois peut être délivrée afin de permettre l'engagement d'un nouveau dirigeant remplissant les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC conformément aux dispositions de l'article 3.

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

Art. 8. L'article 6 de la même loi est abrogé.

Art. 9. L'intitulé du chapitre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre IV - Conducteurs de taxis et de VLC ».

Art. 10. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par un nouveau paragraphe libellé comme suit :
« (1) Tout conducteur de taxi ou de VLC doit être titulaire d'une carte de conducteur valable, délivrée par le ministre. »
2° Au paragraphe 2, les termes « de taxi » sont supprimés après les termes « En vue de l'obtention de la carte de conducteur ».
3° Le paragraphe 2 est complété par une nouvelle lettre d) libellée comme suit :
« d) être âgé de vingt-et-un ans au moins et ne pas dépasser l'âge de soixante-dix ans. »

Art. 11. L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, les termes « ou de conducteur de VLC » sont insérés après les termes « de taxi ».
2° Au paragraphe 2, les termes « ou de VLC » sont insérés à la suite des termes « si le conducteur de taxi ».
3° Au paragraphe 2, les termes « , endéans les cinq ans qui précèdent la demande, » sont insérés à la suite des termes « fait l'objet ».

Art. 12. L'article 9 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 9. Le conducteur de taxi ou de VLC doit prouver sa capacité professionnelle par la participation à une épreuve de contrôle éliminatoire organisée par le ministre.

Le ministre peut charger la Société nationale de circulation automobile s. à r. l., désignée ci-après « SNCA », de l'exécution de cette épreuve. La prestation relative à ce contrôle est facturée par la SNCA au demandeur. Le tarif, qui ne peut pas dépasser 100 euros, est fixé par règlement grand-ducal.

En cas d'échec, le candidat peut se réinscrire à une nouvelle épreuve au plus tôt un mois après la dernière participation.

Le contenu et les modalités du contrôle éliminatoire sont déterminés par règlement grand-ducal.

L'épreuve prévue au présent article ne doit pas être passée en cas de renouvellement d'une carte de conducteur existante. »

Art. 13. A l'article 10 de la même loi, les termes « de taxi » sont supprimés aux paragraphes 1er, 2 et 3.

Art. 14. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, les termes « de taxi » sont supprimés.
2° Au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par une nouvelle phrase libellé comme suit :
« La carte de conducteur a une durée de validité de cinq ans et elle est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues à l'article 10 ».
3° 4° Au paragraphe 3, les termes « ou de VLC » sont ajoutés après les termes « conducteur de taxi » et les termes « de conducteur » sont ajoutés *in fine*.

Art. 15. L'article 12 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 12. (1) Les conducteurs de taxi peuvent, dans les limites des disponibilités, emprunter n'importe quel emplacement de stationnement réservé aux taxis sur les voies et places ouvertes à la circulation publique et signalées comme tel.

(2) Il est interdit aux conducteurs de taxis :

1° de charger des clients, sans commande préalable dûment documentée, à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi ;
2° de refuser de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course ;
3° de gêner, par quelque moyen que ce soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi ;
4° de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale ;
5° de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes ;
6° de fumer pendant leur service à l'intérieur du véhicule ;
7° de réclamer un prix supérieur à celui du tarif affiché par le taximètre ;
8° de refuser le paiement par carte bancaire ;
9° de mettre le taximètre en marche avant la prise en charge du client ou de le mettre à zéro avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû ;
10° de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client ;
11° de ne pas laisser le client lire et comparer les prix ;
12° de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers ;
13° de prendre en charge un client qui a effectué une réservation préalable avec un autre taxi.

Il n'est rien dû pour le temps d'arrêt en cas de panne. Il n'est rien dû pour le chemin entre la destination et l'acheminement à un guichet automatique bancaire, en cas de panne du terminal de paiement bancaire dans le taxi.

(3) Les conducteurs de taxi sont tenus :

1° de placer et faire avancer leur taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi ;
2° de délivrer à leurs clients un reçu imprimé moyennant le dispositif imprimeur relié au taximètre, ou le cas échéant un reçu électronique envoyé à l'adresse e-mail du client et comportant au moins les mentions suivantes : nom de l'exploitant de taxi, date et heure de la course, adresse de départ et de destination de la course et le cas échéant des arrêts intermédiaires, numéro de la licence d'exploitation, prix payé, kilométrage effectué, nom et signature du conducteur du taxi, coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17. Le modèle du reçu est déterminé par règlement grand-ducal ;
3° de conduire les clients à destination par le chemin économiquement le plus favorable pour le client, sauf dans le cas où le client en indique un autre et qui est à confirmer par écrit par le client. Le modèle de dérogation du principe du chemin économiquement le plus favorable est fixé par règlement grand-ducal ;
4° d'assurer le fonctionnement régulier et normal du taximètre pendant toute la durée de la course.

(4) Les conducteurs de taxi peuvent :

1° refuser de prendre en charge toute personne demandant à être conduite à une destination hors des frontières du pays, à moins qu'ils n'aient pu constater son identité, au besoin par les membres de la Police grand-ducale ;
2° exiger une provision pour les courses au-delà des frontières du pays. Cette provision ne peut pas dépasser 250 euros ;
3° refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidente ;
4° refuser de transporter des objets de nature à dégrader le taxi ou manifestement dangereux ;
5° demander des frais de nettoyage en cas de salissure. Ces frais doivent être justifiés et documentés et ne peuvent pas dépasser 250 euros. Le règlement par le client doit se faire moyennant une facture envoyée par l'exploitant.

(5) Il est interdit aux conducteurs de VLC :

1° de charger des clients, sans commande préalable dûment documentée et dont la commande a été effectuée au moins une heure à l'avance ;
2° de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale ;
3° de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes ;
4° de fumer pendant leur service à l'intérieur du véhicule ;
5° de réclamer un prix supérieur à celui convenu lors de la commande préalable ;
6° de refuser le paiement par carte bancaire ;
7° de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client ;
8° de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers.

(6) Les conducteurs de VLC peuvent :

1° refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidente ;
2° refuser de transporter des objets de nature à dégrader le VLC ou manifestement dangereux ;
3° demander des frais de nettoyage en cas de salissure. Ces frais doivent être justifiés et documentés et ne peuvent pas dépasser 250 euros. Le règlement par le client doit se faire moyennant une facture envoyée par l'exploitant. »

Art. 16. L'intitulé du chapitre V de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant : « Chapitre V - Taxis et VLC ».

Art. 17. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 2, les termes « plaque-zone-taxi » sont remplacés par les termes « plaque-taxi, d'une vignette-taxi ».
2° Au paragraphe 4, alinéa 2, les termes « Société nationale de circulation automobile, désignée ci-après « SNCA » » sont remplacés par les termes « SNCA ».
3° Le paragraphe 6 est remplacé par un nouveau paragraphe libellé comme suit :
« (6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km pour la valeur combinée de CO_2 déterminée selon le cycle d'essai WLTP et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 6 peuvent être exploitées en tant que taxis.

Sans préjudice de ce qui précède, la valeur moyenne des émissions pour la valeur combinée de CO_2, déterminée selon le cycle d'essai WLTP pour une flotte, ne peut pas dépasser 95g/km.

Cette évaluation de la valeur moyenne des émissions d'une flotte de taxis s'effectue lors de toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi. Si la valeur moyenne part flotte visée à l'alinéa 2 est dépassée, toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi sera refusée.

Les valeurs exactes des émissions et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal. »

Art. 18. Après l'article 13 de la même loi, un nouvel article 13*bis* est inséré :

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

Les VLC doivent être munis d'un tableau-VLC, d'une plaque-VLC, d'une vignette portant le numéro de licence et de deux vignettes-VLC selon les conditions fixées par règlement grand-ducal.

Il est interdit d'installer sur des véhicules routiers, autres que les VLC, un des dispositifs visés à l'alinéa 2.

Un véhicule routier équipé d'un ou de plusieurs de ces dispositifs peut uniquement être utilisé comme VLC.

(2) Toute forme de publicité ou indication faisant allusion à des services de taxis est interdite sur une VLC.

(3) Une VLC 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 VLC en cours de validité, ne peut pas être immatriculé comme VLC.

En cas d'immatriculation d'une VLC, la SNCA fait, sans délai, parvenir au ministre par voie électronique, les informations relatives au certificat d'immatriculation, au certificat de contrôle technique de la VLC ainsi qu'à l'attestation de police d'assurance certifiant que la responsabilité civile à laquelle la VLC peut donner lieu est couverte.

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

(5) Dans le cadre du contrôle technique prévu à l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le contrôle technique des VLC porte en outre sur :

1) les équipements techniques spécifiques dont question au paragraphe 1er ;
2) la conformité de la publicité aux dispositions du paragraphe 2 ;
3) la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation ;
4) la présence et la conformité de l'affichage des coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17.

L'organisme de contrôle veille à ce que tous les VLC sont couvert par une licence d'exploitation de VLC en cours de validité.

(6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km pour la valeur combinée de CO_2 déterminée selon le cycle d'essai WLTP et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 6 peuvent être exploitées en tant que VLC.

Sans préjudice de ce qui précède, la valeur moyenne des émissions pour la valeur combinée de CO_2, déterminée selon le cycle d'essai WLTP pour une flotte, ne peut pas dépasser 95g/km.

Cette évaluation de la valeur moyenne des émissions d'une flotte de VLC s'effectue lors de toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de VLC. Si la valeur moyenne part flotte visée à l'alinéa 2 est dépassée, toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de VLC sera refusée.

Les valeurs exactes des émissions et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal. »

Art. 19. L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, les termes « plaques-zone-taxi » sont remplacés par les termes « plaques-taxi » et après les termes « de l'article 13 » de la 2e phrase, les termes « et des plaques-VLC, visées au paragraphe 1er, alinéa 2 de l'article 13*bis* » sont insérés.
2° Au paragraphe 2, alinéa 1er, les termes « d'un carnet » sont remplacés par les termes « d'une fiche ».

Art. 20. A l'article 15 de la même loi est inséré un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :

« (4) L'application d'un tarif forfaitaire non révisable est obligatoire pour les VLC. Le client doit être informé du tarif forfaitaire convenu au moment de la réservation de la course moyennant une confirmation de commande dûment détaillée. »

Art. 21. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° A l'alinéa 1er, après les termes « licence d'exploitation de taxi » les termes «, d'une licence d'exploitation de VLC » sont insérés et les termes « de taxi » sont supprimés après les termes « carte de conducteur ».

2° A l'alinéa 2, après les termes « licence d'exploitation de taxi » les termes «, de la licence d'exploitation de VLC » sont insérés et les termes « de taxi » sont supprimés après les termes « carte de conducteur ».

Art. 22. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, les termes « ou le service de VLC » sont insérés après les termes « service de taxis ».
2° Au paragraphe 2, les termes « ainsi que sur le tableau-VLC » sont ajoutés *in fine*.

Art. 23. L'article 18 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 18. (1) Les informations relatives aux licences d'exploitation de taxis, aux licences d'exploitation de VLC et aux cartes de conducteurs, les renseignements contenus dans ces documents ainsi que les informations concernant les procédures administratives y relatives sont reprises dans une banque de données nationale relative aux taxis et aux VLC. Cette banque de données est tenue par le ministre.

(2) Dans la banque de données visée au paragraphe 1er figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2° émission et gestion administrative des licences d'exploitation de taxis et des licences d'exploitation de VLC prévues à l'article 4 ;
3° permettre l'organisation de l'épreuve de contrôle éliminatoire pour l'obtention d'une carte de conducteur prévue à l'article 9 ;
4° émission et gestion administrative des cartes de conducteurs prévues à l'article 10 ;

5° permettre la gestion des réclamations visées à l'article 17 ;
6° permettre la mise en œuvre des mesures et sanctions administratives prévues à l'article 19.

(3) Les données à caractère personnel pour les fichiers énumérés aux paragraphes 1er et 2 sont les suivantes :

1° les noms et prénoms ;
2° le sexe ;
3° la date de naissance ;
4° l'indication s'il s'agit d'une personne physique ou d'une société commerciale ;
5° le numéro d'identification national ;
6° l'adresse de résidence pour les conducteurs ;
7° l'adresse du siège social pour l'exploitant ;
8° le numéro de l'autorisation d'établissement pour les exploitants ;
9° le numéro de téléphone ;
10° l'adresse courriel ;
11° le numéro de châssis du véhicule ;
12° le numéro du permis de conduire.

(4) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'État et la SNCA ont la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

(5) La SNCA transmet aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

1° pour l'obtention de la carte de conducteur prévue à l'article 9, le nom et le prénom du candidat, le numéro d'identification national du candidat, la date de participation à l'examen de contrôle et les notes d'examen du candidat ;
2° pour les licences d'exploitation de taxi prévues à l'article 4, les données techniques relatives au taximètre et au certificat d'immatriculation.

(6) L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

(7) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 22, sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données.

(8) Les données sont conservées au maximum trois ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur. La photo d'identité est détruite après la production de la carte de conducteur. »

Art. 24. L'article 19 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par un nouveau paragraphe libellé comme suit :

« (1) Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur dans le cas où, dans le chef de l'intéressé, une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur ne sont plus remplies.

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

1° le retrait définitif de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur :

a) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'échange, respectivement de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur ;
b) en cas de cession totale ou partielle de la carte de conducteur, de la licence d'exploitation de VLC ou de la licence d'exploitation de taxi.

2° la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur pour une durée maximale d'un an :
a) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 20 ;
b) en cas de non-respect de l'article 2, paragraphes 1er à 4, de l'article 5, paragraphes 1er et 2, de l'article 7, paragraphe 1er, de l'article 11, paragraphe 1er, de l'article 12, de l'article 13, paragraphe 1er, de l'article 13*bis*, paragraphe 1er ou de l'article 15, paragraphe 1er.

Le retrait définitif d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC entraîne le refus de toute nouvelle demande pendant une durée de six mois à compter de la notification de retrait à l'exploitant.

Le retrait définitif d'une carte de conducteur entraîne le refus de toute nouvelle demande en obtention d'une carte de conducteur par le même titulaire.

La suspension temporaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC ou d'une carte de conducteur entraîne le refus de toute nouvelle demande de licence ou de carte de conducteur pour la même période. »

2° Au paragraphe 2, les termes « remettre sa licence d'exploitation de taxi ou sa carte de conducteur de taxi » sont remplacés par les termes « remettre sa licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou sa carte de conducteur ».

3° Au paragraphe 3, après les termes « de taxi provisoires » les termes « et aux licences d'exploitation de VLC provisoires » sont insérés.

Art. 25. L'article 20 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, l'alinéa 1er est remplacé par un nouvel alinéa libellé comme suit :
« Sont assujettis à une taxe d'instruction du dossier, qui a la nature d'un droit de timbre et qui est payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines :

1° la délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC, d'une licence d'exploitation de taxi provisoire ou d'une licence d'exploitation de VLC provisoire ainsi que l'échange ;
2° la délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur ;
3° la délivrance d'un duplicata et une modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi, à une licence d'exploitation de VLC, à une licence d'exploitation de taxi provisoire, à une licence d'exploitation de VLC provisoire ou à une carte de conducteur. »

2° Au paragraphe 2, alinéa 1er, les termes « et les exploitants de VLC » sont insérés après les termes « exploitants de taxi ».

Art. 26. L'article 21 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, les termes « ou d'une VLC » sont insérés après les termes « le conducteur de taxi ».
2° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, à la lettre a), les termes « d'un taxi » sont supprimés.
3° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, à la lettre b), les termes « de taxi » sont supprimés.
4° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, à la lettre c), les termes « des paragraphes 1er à 3 » sont supprimés.
5° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, à la lettre d), les termes « du paragraphe 1er » sont remplacés par les termes « des paragraphes 1er et 2 ».
6° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, une nouvelle lettre e) est ajouté libellée comme suit :
« e) infraction aux dispositions des paragraphes 1er et 2 de l'article 13*bis* ; »
7° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, la lettre e) est remplacée par la lettre f).
8° Au paragraphe 1er, l'alinéa 2 est remplacé par un nouvel alinéa libellé comme suit :
« Sera puni des mêmes amendes, l'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC qui aura toléré qu'un conducteur de taxi ou d'une VLC commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), c), d) et e) de l'alinéa 1er. ».
9° Au paragraphe 2, alinéa 1er, les termes « ou l'exploitant de VLC » est inséré après les termes « l'exploitant de taxi ».
10° Au paragraphe 2, alinéa 3, les termes « ou d'une VLC » sont insérés après les termes « de taxi ».
11° Au paragraphe 2, l'alinéa 4 est remplacé par un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Sera puni de la même peine, l'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC qui aura toléré qu'un conducteur de taxi ou d'une VLC commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), b) et d) de l'alinéa 3. »

Art. 27. L'article 24 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, les termes « ou une VLC » sont insérés après les termes « droit d'immobiliser un taxi ».
2° Au paragraphe 1er, les termes « ou de la VLC » sont insérés après les termes « l'immobilisation du taxi ».
3° Au paragraphe 1er, les termes « ou de la VLC » sont insérés après les termes « le conducteur de taxi ».
4° Au paragraphe 2, les termes « ou une VLC » sont insérés après les termes « droit d'immobiliser un taxi ».
5° Au paragraphe 2, au point 1., les termes « ou de la VLC » sont insérés après les termes « du taxi ».
6° Au paragraphe 2, aux points 2. et 3., les termes « ou la VLC » sont insérés après le terme « taxi ».

Art. 28. Après l'article 25 de la même loi un nouvel article est inséré libellé comme suit :

« Art. 25*bis*. Toute licence d'exploitation de taxi valable émise avant le 1er janvier 2022 est automatiquement échangée contre une licence d'exploitation de taxi aux termes de la présente loi. »

Art. 29. Après l'article 26 de la même loi un nouvel article est inséré libellé comme suit :

« Art. 26*bis*. Les cartes de conducteur de taxi délivrées avant le 1er janvier 2022 restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

Les conducteurs de VLC sont exempts de l'obligation de présenter une carte de conducteur jusqu'au 1er janvier 2023. »

Art. 30. L'article 30 de la même loi est remplacé par un nouvel article libellé comme suit :

« Art. 30. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « Loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et des voitures de location avec chauffeur. »

Art. 31. L'annexe de la même loi est abrogée.

Art. 32. A l'intitulé de la même loi les termes « et des voitures de location avec chauffeur » sont ajoutés *in fine*.

Art. 33. La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2022.

Version du 17 décembre 2020

Exposé des motifs

Considérations générales

En 2016, par le biais de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, le législateur a modernisé la structure du secteur des taxis. L'un des buts de ladite loi a été notamment de renforcer la concurrence dans le secteur au bénéfice des clients. Toutefois, au courant des 4 dernières années, la pratique sur le terrain a toujours démontré certaines défaillances dans le secteur. Le but du présent projet est de remédier à ces défaillances.

Dans ce même ordre d'idées, il y a lieu d'inclure les voitures de location avec chauffeur (VLC) dans la législation, considérant qu'elles offrent depuis toujours des services similaires aux services de taxis. Toutefois, au niveau législatif actuel, l'usage des VLC est uniquement réglementé par l'article 56*bis* du Code de la Route, avec des règles trop imprécises par rapport au secteur des taxis, notamment en ce qui concerne les infractions.

En outre, depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les taxis en 2016, les clients bénéficient d'un certain nombre de droits lors de l'utilisation d'un service de taxi, alors que pour l'utilisation d'une VLC ces droits n'existent pas. Le présent projet vise à remédier à cette inégalité. A titre d'exemple, depuis l'instauration d'une centrale nationale de réclamations il y a 4 ans, le service taxis du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics a été saisi à 353 reprises pour des contestations relatives au trajet effectué et du prix facturé. Dans 118 cas un remboursement a pu être négocié avec l'exploitant pour des trajets injustifiés puisque trop longs. Ce projet vise à conférer aux utilisateurs des VLC les mêmes droits.

Les modes de fonctionnement entre les taxis et les VLC se distinguent en particulier par leur façon de prise en charge de clients :

- Les taxis peuvent être hélés en cours de route ou à des emplacements réservés pour les taxis. Au courant des dernières années la pratique de la réservation préalable par l'intermédiaire de services en ligne ou des centres d'appels a toutefois connu une énorme croissance.
- Pour les taxis, les courses qui sont ad hoc respectivement hélés sur la route se font au prix par kilomètre avec un tarif par minute en cas d'attente ou de marche lente (< 15-20 km/h). Les courses commandées à l'avance sont en général à titre forfaitaire.
- Les VLC de leur côté sont en général commandées en avance et ceci à des délais assez importants de plusieurs heures jusqu'à quelques jours. Les clients qui utilisent ces types de services sont soit des patients en traitement médical continu (CNS) ou des clients qui désirent être conduit moyennant des véhicules haut de gamme faisant abstraction de toute enseigne de type taxi. Les prix de ces courses sont de manière générale fixés à l'avance.

Voitures de location avec chauffeur

En considérant ce qui précède et suite à des concertations avec la Fédération des Taxis, il est proposé dans le présent texte de limiter le champ d'application des VLC aux courses commandées à l'avance, afin de ne pas faire concurrence aux taxis en train d'attendre leurs clients aux endroits réservés à cette fin. De plus, l'exploitant de VLC aura l'obligeance de fixer à l'avance le prix de la course moyennant un montant forfaitaire en tenant compte qu'aucun appareil technique ne doit être installé (tel qu'un

taximètre) sur les VLC et qu'il y a en conséquence lieu de protéger le client contre tout abus en ce qui concerne le tarif de la course.

De plus, afin de garantir un contrôle simple et efficace par les membres de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises, il est indispensable que chaque course réservée au préalable soit dûment documentée. Il en est de même pour le délai qui doit être respecté entre la commande et la prise en charge du client.

L'intégration des VLC dans le présent cadre légal leur permet en outre d'accéder à des plateformes modernes de réservation de courses en ligne. Comme les conditions d'accès sont identiques à celles des taxis, à savoir que l'exploitant doit détenir une autorisation d'établissement pour l'exploitation de taxis et de VLC, le risque du non-respect des conditions du droit de travail et de la sécurité sociale peut de cette façon être limité.

Vu les chiffres inconnus du nombre exact de VLC opérant sur le Grand-Duché de Luxembourg et afin de permettre au marché de faire jouer la concurrence du marché, il a été décidé, à l'instar des taxis, de ne pas limiter le nombre de licences des VLC.

Abolition des zones géographiques et de la limitation du nombre de taxis

Alors qu'avant 2016 le secteur des taxis a été divisé en 44 zones communales, la loi de 2016 l'a réorganisé en 6 zones géographiques.

Or, avec l'arrivée de nouvelles centrales d'appels et notamment l'avènement de la technologie (smartphones et applications), le bienfondé de diviser le pays en zones doit être mis en cause. En effet, l'on peut remarquer depuis un certain temps déjà que de nombreux taxis d'autres zones circulent dans le centre du pays (zone de validité géographique 1), notamment dans et autour de la Ville de Luxembourg. Ceci est entre autres dû au principe de fonctionnement de ces centres d'appels. Un adhérant ne reçoit des courses que lorsqu'il est proche du client demandeur. Or, si un taxi de la zone ne circulerait que dans sa propre zone, il n'obtiendra quasiment jamais de course au centre. Ces constatations ont été faites par la Commission des taxis dans le cadre de maintes réclamations qui ont entraîné des sanctions pour certains exploitants pour non-respect des principes énoncés aux articles 2 et 12 de la loi du 5 juillet 2016, prémentionnée.

La pratique du terrain est toutefois compréhensible, vu le besoin élevé de taxis, surtout aux heures de pointe, qui ne peut pas être comblé par les taxis de la zone 1. De plus, il y a lieu de noter que bon nombre de petits exploitants de la zone 1 préfèrent travailler à leur propre compte sans être lié à un centre d'appel ce qui explique également le nombre limité de véhicules disponibles de zone 1 par le biais des centres d'appels.

Au vu de ce qui précède, le présent texte se propose d'abolir les zones géographiques au profit d'une seule zone nationale. L'expérience des dernières années, notamment après l'entrée en vigueur de la loi de 2016, a démontré que cette façon de procéder ne résultera pas dans une désertification des zones rurales en termes de taxis, si non cet effet aurait déjà eu lieu sous le cadre légal existant. Or, aucune pénurie de taxis dans une région spécifique du pays n'a été rapportée au Ministère jusqu'à présent.

Finalement, le projet prévoit d'abolir la limitation du nombre de licences de taxi, ceci afin d'ouvrir complétement le marché à la concurrence. En effet, depuis la loi de 2016 qui avait notamment comme but de faire baisser les prix des courses taxi, il y a lieu de noter une hausse des prix au lieu d'une

diminution. Un marché ainsi complètement dérégulé semble être la seule façon de faire bouger les prix.

En outre, une ouverture complète du marché offre de nouvelles possibilités de gestion aux exploitants. La crise de la Covid-19 a posé de gros problèmes à certains exploitants et afin de réduire leurs coûts, certains ont voulu diminuer le nombre de véhicules. Cependant, en vertu de la législation actuelle, une licence dont le véhicule n'est pas opérationnel pendant une période de 2 mois perd sa validité de plein droit. Avec une libéralisation complète du nombre de licences, de tels scénarios ne se présenteraient plus. En cas de difficultés économiques chaque exploitant pourra ainsi retourner des licences non utilisées et en demander des nouvelles le moment venu.

Finalement, cette libéralisation mettra fin à la pratique illégale de sous-location des licences qui subsiste à ce jour.

Les conducteurs de taxis et de VLC

L'obtention d'une carte de conducteur de taxi est actuellement soumise à la condition de suivre une séance d'information. Celle-ci a une durée d'une journée organisée par le Ministère et comporte les volets suivants : législation, notions de base en premier secours et gestion des conflits. Un contrôle non-éliminatoire est effectué en fin de séance. Toutefois, dû au caractère non-éliminatoire de cet examen, les résultats des bulletins remis par les candidats sont d'une qualité médiocre et la question de l'opportunité de ce test non-éliminatoire se pose.

Partant, et sur demande de la Fédération des taxis, le projet prévoit d'adapter les conditions d'obtention de la carte de conducteur de façon à procéder dorénavant à un test éliminatoire. Ce test doit porter sur les matières essentielles du métier de chauffeur et taxi et de VLC. Au vu du caractère souverain d'une telle épreuve, de l'expérience afin d'organiser les examens en matière de permis de conduire et au vu des locaux déjà en place et équipés avec le matériel nécessaire, le texte propose de conférer cette tâche à la Société nationale de la circulation automobile (SNCA).

Le projet fait aussi abstraction d'une carte distincte pour les chauffeurs de taxi et les chauffeurs d'une VLC. En effet, une grande partie des conducteurs roulent à la fois sur des taxis et des VLC selon besoin et demande de leur patron.

Finalement, le projet propose l'introduction d'une limite d'âge pour l'exercice du métier de chauffeur. A l'instar d'autres pays européens, cette limite est fixée à 21 ans, étant donné que l'exercice de ce métier requiert une certaine maturité. Outre la conduite, les gestions relationnelles avec les clients sont d'une importance essentielle dans ce métier. D'un autre côté, l'âge maximal est fixé à 70 ans.

Droits et devoirs des conducteurs

En ce qui concerne les droits et devoirs des conducteurs, il y a lieu de noter que les droits et devoirs pour les conducteurs de VLC sont en grande partie alignés à ceux des conducteurs de taxi, tout en étant adaptés aux spécificités des services des VLC.

Partant, les grandes lignes des prescriptions du texte en vigueur ont été reprises avec toutefois quelques modifications :

- Le chargement d'un client aux alentours d'un emplacement réservé aux taxis reste à 50 mètres. Cependant, cette distanciation ne s'applique plus lorsque le taxi ou la VLC peut se prévaloir d'une commande préalable dûment documentée.
- La notion de refus de course à courte distance est supprimée. En effet, cette disposition est parfois utilisée par des conducteurs pour ne pas devoir effectuer des courses qui ne leur semblent pas assez lucratives. Ainsi, sont par exemple refusées des courses de l'aéroport vers un hôtel à Munsbach (+/- 3km) sous le prétexte de la courte distance. Par ailleurs, la suppression de cette notion règle les problèmes d'interprétation de la définition d'une « courte distance ».
- L'acceptation de paiements par carte bancaire est rendue obligatoire. En effet, surtout aux points d'entrée principaux du pays tels que l'aéroport de Luxembourg ou la gare centrale, il convient de proposer d'office aux clients (majoritairement professionnels) un moyen de paiement électronique. Mis à part de la demande d'un tel service de la part de la clientèle, les développements dans le cadre de la Covid-19 imposent la possibilité de payements sans contact physique. Cependant, les payements en espèce doivent bien évidemment rester possibles. En corollaire avec cette obligation, il est toutefois spécifié qu'en cas de panne du terminal de paiement du véhicule, un acheminement vers un guichet automatique bancaire doit se faire sans frais supplémentaires pour le client.
- Il est désormais interdit de fumer dans un taxi. Alors que le texte actuel n'impose cette restriction qu'en présence d'un client, il s'avère que le fait de fumer dans un taxi en absence d'un client engendre néanmoins des préjudices par rapport au service offert.
- Il est interdit aux conducteurs de prendre en charge des clients qui ont effectué une commande préalable pour un autre taxi. Aujourd'hui, cette pratique est fréquemment constatée, notamment aux heures de pointe : un client en train d'attendre son taxi est accosté par un taxi. Sur demande du client s'il s'agit bien du taxi commandé celui-ci répond que oui et prend en charge la course. Le taxi qui a été réellement commandé perd sa course et doit supporter les frais directs et indirects que de tels pratiques engendrent.
- En ce qui concerne les tickets-reçus, le contenu de ceux-ci est adapté en imposant à l'avenir l'indication du lieu de départ et d'arrivée ainsi que des arrêts intermédiaires d'une course. Ces informations sont particulièrement vitales dans le contexte de la gestion des réclamations. Par ailleurs, afin de faire face à l'évolution technique, le ticket ne doit plus obligatoirement être imprimé sur papier, mais peut alternativement être délivré électroniquement au client (courriel ou application smartphone).
- En ce qui concerne le trajet à effectuer par le conducteur, il est proposé de remplacer le principe du trajet le plus court par le principe du trajet économiquement le plus favorable pour le client. En effet, la pratique a démontré que la majorité des conducteurs respectent le principe actuellement en vigueur du trajet le plus court. Toutefois, en adaptant leur tarification au prix de 1€ par minute d'attente ou de marche lente, il devient lucratif d'emprunter le chemin le plus court en sachant que celui-ci est embouteillé régulièrement. Ainsi, des prix de course inutilement élevés correspondant tout à fait aux obligations légales actuellement en vigueur. Le client peut toutefois toujours demander une exception par rapport au chemin. Afin de protéger le conducteur contre toute réclamation non justifiée de la part du client, il convient que ce dernier lui signe une fiche de dérogation par rapport au principe précité.
- La provision qui peut être facturée pour courses à l'étranger est désormais limitée à 250€. La limite imposée sert notamment à couvrir les frais occasionnés au cas où un client s'enfuirait (sans payer) au courant de la course ou à sa destination à l'étranger.

- Finalement, au vu de quelques incidents survenus en relation avec des salissures de taxis par des clients (notamment par des clients alcoolisés), le droit de demander une taxe de nettoyage est introduit. L'indemnité maximale est fixée à 250€. Une telle demande doit être justifiée et être dûment documentée notamment par la prise de photos. De plus, ce montant ne peut pas être facturé au client lors de la course, mais une facture détaillée doit être envoyée au client par le biais de l'exploitant.

Des véhicules

En ce qui concerne les taxis, le carnet métrologique est remplacé par une fiche métrologique contenant uniquement les informations nécessaires. En effet, il s'est avéré que l'historique des transactions effectuées sur un taximètre n'apporte pas de plus-value lors d'un contrôle ou pour la gestion journalière des taxis. Les vérifications par les autorités de contrôle s'avèrent de plus très compliquées considérant le grand nombre d'informations y retenues.

A l'instar des taxis, la publicité est également autorisée sur les VLC, avec toutefois l'interdiction d'apposer une publicité qui fait allusion sous forme textuelle ou graphique à des services de taxis et qui risquerait de tromper les clients. En effet, en absence de cadre légal, les VLC recourent actuellement à une pratique d'afficher des publicités ou enseignes qui font allusion à des services de taxi. Ainsi ils induisent (volontairement) en erreur le client, qui pense utiliser un taxi. La restriction proposée mettra fin à toute pratique de ce genre.

La signalisation des taxis reste inchangée à part de l'introduction d'une vignette-taxi. Celle-ci est apposée dans la fenêtre arrière indiquant le numéro de licence. Son objectif principal est de permettre aux autorités de contrôle une identification d'un taxi en cours de route. La même obligation est prévue pour les VLC (vignette-VLC). De manière générale, l'identification des VLC est plus sobre que celle des taxis et se limite à des plaquettes d'identification sur la carrosserie avant gauche et droite du véhicule.

Finalement, en matière des valeurs environnementales et notamment des émissions CO_2 des véhicules utilisés, il est introduit la notion d'émissions moyenne par flotte de taxi respectivement par flotte de VLC. Dans le but d'inciter les opérateurs de continuer à réduire les émissions CO_2, une adaptation des dispositions législatives s'impose. En effet, depuis l'entrée en vigueur de la loi en 2016, le taux d'émission moyen en CO_2 déterminé par le cycle d'essai NEDC a été porté de 138 g/km à 99 g/km sur le parc des 501 licences actives. Afin de réduire encore d'avantage cette moyenne, chaque exploitant sera tenu de respecter à partir du 1er janvier 2025 une moyenne d'émissions de CO_2 pour l'ensemble de son parc de taxis respectivement de VLC. La réévaluation de la moyenne se fera lors de chaque demande pour une nouvelle licence. La limite des émissions de CO_2 pour un taxi est fixée à 150g CO_2/km.

Version du 17 décembre 2020

Commentaire des articles

Ad article 1er

Les anciennes définitions sub a) - h) sont reprises sans changements (autre numérotation toutefois) dans le nouveau texte. Seul changement : la définition d'un taxi prévoit maintenant l'obligation d'avoir trois places assises hormis celle du chauffeur au lieu de quatre actuellement, étant donné que certains véhicules ont, depuis leur conception comme les véhicules électriques par exemple, uniquement quatre places au total.

Au vu de l'intégration du volet des VLC dans la présente loi, il y a lieu d'introduire plusieurs nouvelles définitions afin de permettre la distinction entre les services de taxi et les services de VLC. Il s'agit notamment des définitions suivantes : « voiture de location avec chauffeur », « service VLC », « licence d'exploitation de VLC », « carte de conducteur », « flotte de taxis » et « flotte de VLC ».

La définition du voiture de location avec chauffeur est celle qui figure déjà à l'article 56*bis* du Code de la Route. Elle sert à distinguer sans équivoque entre ces services par rapport aux taxis.

La notion de « service VLC » s'applique à toute course effectuée pour compte d'un client de façon rémunérée et sur commande préalable. En effet, les services VLC représentent normalement, par opposition aux services de taxis, un service plus haut de gamme qui, en principe, n'est pas prévu pour la prise en charge ad hoc de clients sur la route ou à des emplacements réservés (comme les files d'attentes pour les taxis).

La « licence d'exploitation de VLC » confère à son titulaire, à l'instar de la licence d'exploitation de taxi, le droit d'opérer un voiture de location avec chauffeur pour les services de VLC prémentionnés.

La « carte de conducteur » fait référence au titre professionnel que doit détenir le chauffeur de taxi ou de VLC. Elle existe déjà pour les conducteurs de taxi aux termes de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des taxis et sera désormais élargie aux conducteurs d'une VLC. Il n'y a pas lieu de distinguer deux types de cartes différentes, étant donné que dans le secteur, beaucoup de chauffeurs conduisent soit des taxis, soit des VLC à tour de rôle et en fonction des besoins définis par l'exploitant.

Finalement, l'introduction des termes « flotte de taxis » et « flotte de VLC » s'impose dans l'optique de l'introduction de normes environnementales. En effet, d'ici 2025 une réduction des émissions de CO_2 est ciblée pour les parcs automobiles des taxis et des VLC, dans une optique similaire à celle prévue par les objectifs à l'échelle du parc automobile de l'Union européenne. A cette fin, il y a lieu d'introduire la notion de flotte qui regroupe l'ensemble des véhicules appartenant à un même exploitant afin de permettre d'en calculer la moyenne des émissions CO_2.

Ad Article 2

Vu que les articles du chapitre II concernent également les voitures de location avec chauffeur, son intitulé est élargi par les VLC.

Ad Article 3

A l'instar des conducteurs de taxis, il est également interdit aux chauffeurs de VLC de stationner ou de placer leurs véhicules sur un endroit quelconque ouvert à la circulation publique en vue d'offrir leurs services ou d'attendre des commandes futures. Cette même disposition se trouvait déjà également partiellement à l'ancien article 5 de la loi. Il est profité de regrouper cette disposition à l'article 2 afin d'éviter une doublure.

Par ailleurs, il est spécifié qu'il est interdit aux conducteurs de VLC de prendre en charge des clients sans être en possession d'une commande préalable. Afin de ne pas faire concurrence aux taxis, qui, de par leur principe, offrent des services ad hoc, les services de VLC doivent être commandés au moins 1 heure à l'avance. Afin d'éviter tout abus, une documentation écrite de la commande doit pouvoir être présentée lors d'un contrôle. Au cas où une VLC ne peut pas présenter une telle commande, il lui est interdite de stationner sur la voie publique afin d'attendre une commande. Les détails de la documentation (nom du client, heure de réservation, date et heure de prise en charge, prix de la course, etc…) seront déterminés par règlement grand-ducal.

Etant donné que la division du pays en 6 zones géographiques est abandonnée (cf. article 5 et abrogation de l'article 6), il y a lieu de supprimer les références y relatives aux paragraphes 3 et 4.

Le mode de prise en charge pour les VLC est fixé à celui de la commande préalable qui doit être dûment documentée afin de permettre un contrôle sans équivoque et dans l'optique de fournir au client tous les éléments nécessaires par rapport au service demandé.

Ad Article 4

Vu que les articles du chapitre III concernent également les voitures de location avec chauffeur, son intitulé est élargi par les VLC.

Ad Article 5

L'obligation est introduite, à l'instar des taxis, d'être en possession d'une licence valable afin de pouvoir proposer des services de VLC.

Cet article introduit l'obligation pour un exploitant de taxi ou de VLC d'être le propriétaire du véhicule. Il peut également en être le détenteur pour autant que le propriétaire soit une entreprise de crédit-bail. Cette obligation est introduite au vu de certaines pratiques du marché comme par exemple celle de forcer l'employé à apporter son propre véhicule qui sera immatriculé en tant que détenteur au nom de

l'exploitant (le conducteur reste son propriétaire). Ces cas se présentent notamment en cas de sous-location (illicite) d'une licence d'exploitation de taxi.

Ad Article 6

L'intégration dans la loi des dispositions de la partie des VLC se fait sans aucune restriction quant au nombre de licences émises. En effet, à l'heure actuelle, il est impossible de déterminer le nombre exact de VLC sur le marché et bien qu'il existe environ 1.020 voitures de location avec chauffeur immatriculés en tant que tels, seulement quelques 300 opèrent effectivement dans le cadre d'une prestation de service de transport occasionnel rémunéré de personnes. Par ailleurs, la stimulation du marché ainsi que les prix pratiqués justifient son ouverture.

Au vu des expériences des dernières années, notamment en ce qui concerne la concurrence sur le marché des taxis, les pratiques de ventes illicites de licences et le fait que la loi n'a jusqu'à présent pas eu l'effet escompté sur la politique des prix des différents acteurs, il est proposé de complétement libéraliser le marché des taxis en ne limitant plus le nombre de licences résultant dans un marché entièrement ouvert à la concurrence.

Cette ouverture implique :

- la possibilité de demander une licence à tout moment en fonction des besoins du marché et de la situation financière de l'exploitant ;
- la possibilité de restitution d'une licence par l'exploitant (p.ex. en cas de crise sanitaire ou financière pour libérer des liquidités) ;
- éradication du marché noir de la vente de licences ;
- limitation des sous-locations de licences.

Partant, l'ancien article 4 n'est plus repris et reformulé dans l'optique précitée.

Ainsi, le nouveau paragraphe 1er décrit maintenant les modalités pour l'obtention d'une licence de taxi ou d'une licence de VLC. A noter que la soumission de ces demandes doit se faire, à titre exclusif, à travers une plateforme digitale à authentification forte. L'objectif est une simplification administrative pour l'exploitant. En effet, les demandes par lettre recommandée avec accusé de réception constituent un coût non-négligeable et les délais de transit du courrier risquent d'allonger les délais de procédure. Par ailleurs, les exploitants sont d'ores et déjà obligés à soumettre d'autres documents administratifs à d'autres entités gouvernementales moyennant de telles plateformes digitales. Une demande d'obtention d'une licence peut ainsi maintenant être effectuée à tout moment et il n'y aura plus lieu d'attendre la notification de vacances par le ministère.

Vu l'abolition de la limitation du nombre de taxis, la pratique courante de certains exploitants de se faire attribuer une licence sans l'exploiter dans le seul but de limiter artificiellement le nombre de taxis actifs sur le marché disparaitra également.

Le nouveau paragraphe 2 reprend les éléments qui sont inscrits sur les nouvelles licences. Ces informations restent en gros identiques par rapport à la législation existante, abstraction faite des informations devenues obsolètes au vu de leur abolition comme les différentes zones ou encore la

différenciation entre types de taxi. Les informations reprises sur les licences sont identiques pour les taxis et les VLC.

Ad Article 7

L'article 5 est remplacé par un nouvel article 5 au vu du nombre important de changements.

Mis à part de l'ajout des VLC, les dispositions du paragraphe 1er restent inchangées.

Au paragraphe 2, la notion de l'extension provisoire d'une licence est supprimée. Cette extension devait permettre aux exploitants de remplacer un taxi tombé en panne, détruit dans un accident ou une autre raison, par un autre véhicule immatriculé en tant que taxi. Or, au courant des 4 dernières années seulement 9 exploitants ont fait usage de cette possibilité. En outre, dans le contexte de ces « taxis de remplacement », 2 abus d'utilisation ont dû être constatés. Par ailleurs, suite à la libéralisation des licences, une telle extension provisoire devient superfétatoire. En effet, en cas des incidents décrits ci-avant, l'exploitant peut recourir à la demande d'une nouvelle licence pour remplacer (rapidement) le véhicule endommagé ou non-opérationnel.

Il en est de même pour la procédure de transcription, donc la démarche administrative de modifier le véhicule repris sur la licence, étant donné que dans ce cas de figure une nouvelle licence sera dorénavant émise.

Au paragraphe 3, le premier alinéa est modifié de sorte à autoriser les taxis et les VLC à opérer sur tout le pays.

Le paragraphe 4 prescrit la durée de validité des licences (qui reste inchangée) ainsi que les dispositions d'après lesquelles une licence perd sa validité de plein droit. Par rapport à l'ancienne version les points a) (erreur rédactionnelle) et b) (superfétatoire suite à la libéralisation des licences) ne sont plus repris. Les autres dispositions (ajout des VLC) figuraient déjà dans l'ancienne version.

Finalement, le principe de la reprise d'activité est supprimé (ancien paragraphe 6). Suite à la libéralisation des licences et la possibilité à tout moment pour un intéressé de solliciter une nouvelle licence, cette disposition devient également superfétatoire.

Ad Article 8

Vu l'abolition du principe des zones géographiques ainsi que celui de la limitation du nombre de licences de taxi zéro émissions émises annuellement, il n'y a plus lieu de tenir une liste d'attente.

En conséquence, l'article 6 qui prévoyait les dispositions relatives à cette liste d'attente est supprimé.

Ad Article 9

Vu que les articles du chapitre IV concernent également les voizures de location avec chauffeur, son intitulé est élargi par les VLC.

Ad Article 10

Le transport en taxi ou en VLC est un transport contre rémunération pour lequel le client peut exiger une certaine qualité et une certaine sécurité. Partant, il est évident que le service doit être exercé par une personne expérimentée. Pour le début de carrière, ceci signifie que le conducteur doit disposer de son permis de conduire depuis 2 ans au moins et avoir une certaine maturité professionnelle. A l'instar de l'Allemagne, cette limite d'âge d'entrée est en conséquence fixée à 21 ans. Au niveau de l'âge maximal, de nombreux pays ont ou sont en train de fixer des limites notamment sous l'égide de la sécurité. Vu l'obligation du conducteur d'aider leurs clients à mettre les bagages dans le coffre et de les conduire en toute sécurité à leur destination, le conducteur doit se présenter en condition physique excellente. Ainsi, l'âge maximal pour un conducteur est fixé à 70 ans.

Ad Article 11

En tenant compte du jugement du tribunal administratif du 8 novembre 2018 (N° 39750 du rôle) qui statue que l'appréciation de faits datant de 2007 et 2008 pour une demande qui a été effectuée en 2016 dépassait la marge d'appréciation et considérant que la législation actuelle reste muette sur la durée de la période qui peut servir de base pour l'appréciation d'une demande, le présent projet propose d'introduire une disposition permettant d'apprécier les antécédents d'une personne encourus pendant les 5 dernières années précédant une demande.

Ad Article 12

La réforme de 2016 a introduit la participation obligatoire à une séance d'information pour les futurs conducteurs de taxi. Cette séance d'information est clôturée par un test non-éliminatoire. Or, l'expérience a démontré que les tests remis étaient trop souvent vierges ou de qualité médiocre, de façon à remettre en cause l'intérêt apporté au contenu de la séance d'information par les candidats.

Afin d'augmenter l'intérêt apporté à ladite séance d'information, l'introduction d'un test éliminatoire, indispensable afin d'obtenir la carte de conducteur, est de mise. Au vu des expériences de la crise sanitaire vécue depuis début 2020 et afin de permettre un accès rapide aux examens, il est prévu de dispenser la formation, à l'instar de la Suisse, uniquement à titre gratuit par une plateforme d'apprentissage en ligne.

L'examen portera sur les volets législation, accueil du client et gestion des conflits, des notions de base en secourisme ainsi que sur les connaissances géographiques du pays.

Vu l'expérience et le matériel nécessaire en place auprès de la SNCA en matière d'examens théoriques pour l'obtention du permis de conduire, il est proposé de charger la SNCA également avec l'organisation des examens pour l'obtention des cartes de conducteur. Cette façon de procéder aura en outre l'avantage que les candidats ne doivent pas tous se rendre à Luxembourg-Ville pour effectuer ledit examen, mais pourront profiter des différents points régionaux de la SNCA pour effectuer leur test. La participation à cet examen est payante.

Ad Article 13

Etant donné que cet article vise maintenant tant les conducteurs de taxi que les conducteurs de VLC, la notion « de taxi » est rayée à trois reprises dans le texte actuel.

Ad Article 14

A l'instar d'autres titres professionnels dans le secteur des transports, la durée de validité d'une carte de conducteur est portée à 5 ans. En effet, la durée de validité actuelle de 10 ans s'est avérée trop longue pour une gestion efficace. Le renouvellement de la carte de conducteur se fait selon les modalités prévues à l'article 10. Toutefois, le renouvellement ne requiert plus de passer l'examen.

Le conducteur de taxi ou d'une VLC est tenu d'informer le ministre de tout changement d'exploitant. Cette notification est importante afin de pouvoir traiter les réclamations de clients en relation avec les courses en taxi ou en VLC.

Ad Article 15

Cet article décrit les droits et devoirs des conducteurs de taxis. Bien que la majorité ait été reprise de l'ancien article 12, il y a eu quelques ajouts ou modifications, dont notamment :

- Le chargement de clients proche d'un emplacement de taxi est désormais autorisé pour autant qu'une commande préalable en bonne et due forme existe. Dans ce cas, le client peut être chargé à n'importe quel endroit. A défaut d'une commande préalable le chargement doit se faire au-delà de 50m d'un emplacement de taxi.
- La notion de courte distance dans le contexte d'un refus de course est supprimée. En effet, cet argument a trop souvent été invoqué dans le passé par des conducteurs pour des courses entre 3 et 5 km, argumentant qu'il s'agissait de courses à (trop) courte distance. Afin d'éviter cette différente interprétation de ladite disposition (parfois à la tête du client), il sera dans le futur interdit de refuser une course par le seul argument d'une distance (soi-disant) trop courte.
- L'interdiction de fumer est élargie sur l'ensemble du véhicule même hors présence d'un client. A l'instar d'autres places accessibles au public et pour protéger la population des effets nuisibles à la santé de la consommation de tabac, il sera interdit de fumer dans le taxi.
- L'obligation d'accepter un paiement par les cartes de crédit usuelles (VISA, Mastercard et VPay) est introduite. En effet, surtout dans le milieu professionnel, le payement par carte bancaire s'est imposé. En outre, l'expérience de la crise de la COVID-19 a démontré les limites des payements par espèces. Toutefois, le payement en espèces doit toujours rester possible.
- L'interdiction de prendre en charge un client qui a effectué une réservation auprès d'un autre taxi de son choix (numéro de plaque et/ou numéro de licence) est ajoutée. Le but est d'assécher la pratique courante de prendre en charge des clients en train d'attendre leur taxi commandé.

En cas de non-fonctionnement du terminal de paiement bancaire présent dans le véhicule, le conducteur de taxi est obligé d'acheminer son client à un guichet automatique bancaire proche. Afin d'éviter tout abus à cet égard, il est interdit de facturer les frais pour le chemin entre la destination et le GAB ainsi que le retour à la destination au client.

Au niveau du ticket-reçu, il est désormais possible d'obtenir le ticket sous forme électronique et par envoi e-mail à l'adresse du client. Le numéro d'immatriculation n'est plus renseigné. A sa place le numéro de la licence d'exploitation est renseigné étant donné que, sur base de l'expérience des dernières années, le client se rappelle beaucoup plus souvent du numéro de licence que du numéro d'immatriculation. En vue du traitement des réclamations, il est maintenant également demandé d'indiquer le lieu de départ et d'arrivée et, le cas échéant, les arrêts intermédiaires. Ces dernières informations sont particulièrement importantes dans le cadre du traitement de réclamations relatives au prix de la course.

Dans tous les cas, le conducteur aura dès à présent l'obligation de conduire le client à sa destination par le chemin qui, pour le client, est d'un point de vue coût, le plus avantageux. Toute dérogation par rapport à ce principe doit être confirmée par la signature du client sur une pièce attestant son accord de déroger de ce principe. Dans ce cas précis, la confirmation de la dérogation de ce principe par le client s'impose afin de protéger le conducteur de taxi contre des réclamations injustifiées après la course. Alors que la loi de 2016 préconise l'utilisation du chemin le plus court, celui-ci s'avère dans une multitude de cas inapproprié vu la situation géographique de notre pays. En effet, vu la pratique de certains exploitants d'augmenter le prix par minute d'attente à 1€, il est devenu plus lucratif pour ceux-ci d'emprunter le chemin le plus court, mais qui aboutit dans un délai d'attente dans des embouteillages prévisibles, notamment aux heures de pointe, alors qu'un détour aurait signifié pour le client une course à un prix moins élevé.

Pour les courses à l'étranger, les conducteurs peuvent demander une provision. Celle-ci est fixée à un maximum de 250€. Ainsi, les frais pour la course seront couverts même en cas de non-paiement de la course par le client quel que soit la raison. Le non-paiement de la provision exigée met le conducteur en droit de refuser la course.

Finalement, il est instauré une mesure qui vise à protéger les exploitants et chauffeurs contre des salissures de l'intérieur des véhicules par leurs clients. Toutefois, ces frais doivent être justifiés moyennant une documentation détaillée des faits. Le paiement ne doit en aucun cas se faire immédiatement, afin d'éviter tout abus d'imputation, mais le règlement est à faire moyennant une facture à envoyer au client. Le montant du nettoyage ne pourra toutefois pas dépasser 250€.

Les nouveaux alinéas 5 et 6 introduisent, en gros, les mêmes droits et obligations pour les conducteurs de VLC. A noter toutefois que les conducteurs de VLC, en cas de contrôle, doivent pouvoir exhiber une commande préalable pour le client en question et pour autant que le délai requis entre la commande et la prise en charge soit respecté. Ce délai ne doit pas être inférieur à 1 heure afin d'éviter toute interférence entre taxis et VLC.

Ad Article 16

Vu que les articles du chapitre V concernent également les voitures de location avec chauffeur, son intitulé est élargi par les VLC.

Ad Article 17

Au vu de l'abolition des zones, le terme plaque-zone-taxi est remplacé par plaque-taxi. Par ailleurs, il est introduit l'apposition obligatoire du numéro de licence (vignette-taxi) sur le taxi à l'instar des taxis en Allemagne au niveau de la fenêtre arrière afin de permettre aux autorités de contrôle d'identifier rapidement le taxi en question.

En ce qui concerne les normes environnementales, la limite de 150g/km de CO_2 est maintenue, cependant maintenant le cycle de test pour déterminer les émissions devra être le cycle de test WLTP obligatoire pour tous les nouveaux véhicules immatriculés. En outre, la norme environnementale des véhicules utilisés ne devra pas être inférieure à la classe Euro 6. De plus, la notion de limite moyenne par flotte est introduite. Alors que dans le cadre actuel ces valeurs ne sont vérifiées que sur base individuelle du véhicule, le présent projet de loi propose de faire abstraction des licences zéro émissions et des licences ordinaires et de mettre l'accent sur le respect des émissions CO_2 par l'introduction d'une limite moyenne par flotte. Pour chaque véhicule il existe une valeur maximale qui ne peut pas être dépassée, à savoir 150g/km. Au niveau du parc global de taxis respectivement de VLC d'un exploitant, le seuil moyen ne peut pas dépasser 95g CO_2/km, ce qui correspond à une réduction d'environ 15% de la valeur de référence déterminée par la Commission européenne pour 2021. Il est prévu d'introduire cette nouvelle limite par flotte à partir du 1er janvier 2025 afin de permettre aux exploitants de taxis et de VLC de mettre en règle leur parc automobile ainsi que de planifier les achats et remplacements de leurs véhicules en fonction de cette nouvelle limite. L'introduction de cette obligation permet de réduire à terme les émissions en CO_2 des taxis et des VLC. Les valeurs et dates exactes des valeurs moyennes par flottes à atteindre sont fixées par règlement grand-ducal en se ralliant aux valeurs préconisées par l'Union européenne. Cette façon de procéder permet en outre de garantir que des véhicules adéquats sont disponibles sur le marché.

Ad Article 18

Le nouvel article 13*bis* décrit, de façon similaire que l'article 13 pour les taxis, l'usage, le marquage, l'immatriculation, le contrôle technique ainsi que les normes environnementales des VLC.

A l'instar des taxis, les VLC peuvent afficher des publicités. Toutefois, celles-ci ne doivent contenir ni une indication textuelle, ni graphique faisant allusion de près ou de loin à des services de taxis. En effet, il s'avère que le client, trop souvent en hâte ne fait pas attention aux éléments distinctifs d'un taxi et peut facilement se retrouver dans une VLC ayant une apparence d'un taxi (p.ex. par l'affichage d'une bande composée de carreaux jaunes et noirs). Afin de protéger les clients, il est interdit aux VLC de faire allusion d'être un taxi.

De plus, deux vignettes, au niveau des côtés gauche et droite à l'avant du véhicule doivent être apposées afin de permettre à l'usager et aux autorités de contrôle d'identifier de façon univoque (notamment à travers le n° de licence) qu'il s'agit d'une VLC.

Comme pour le taxi, les VLC doivent être munis d'un tableau-VLC et d'une plaque-VLC.

Les mêmes remarques quant aux normes environnementales s'appliquent que pour les taxis (cf. commentaire de l'article 17).

Ad Article 19

Ces modifications s'imposent au vue des modifications apportées aux articles 13 et 13bis.

En outre, le carnet métrologique est remplacé par une fiche-métrologique puisqu' il s'est avéré qu'il n'y a en effet pas de raison de garder un historique de toutes les interventions effectuées sur un taximètre. De plus, le contrôle d'un carnet métrologique s'avère difficile sur le terrain vu les informations disparates dans ce carnet. Ainsi, une fiche-métrologique qui reprend l'ensemble des informations nécessaires à l'identification et au contrôle du taximètre installé est introduite.

Ad Article 20

Au niveau de la tarification, il est indispensable d'ajouter les conditions auxquelles sont soumis les VLC, notamment en vue de protéger le client contre tout abus concernant le prix de la course. Ainsi, les courses en VLC ne peuvent être effectuées que sur base d'un tarif forfaitaire déterminé à l'avance. Ce prix contient tous les éléments relatifs à la course et ne peut plus être modifié en cours de route. Ainsi, le client est sûr du prix qu'il devra payer en fin de trajet.

Ad Article 21

En ce qui concerne la notification et le contrôle, les mêmes règles sont introduites pour les VLC que celles déjà applicables pour les taxis. En outre, considérant qu'il n'existe plus que la notion de carte de conducteur, les termes « de taxi » sont supprimés.

Ad Article 22

Les VLC sont ajoutés à cet article qui traite les réclamations.

Ad Article 23

L'article 23 traite sur la banque de données dédiée exclusivement à la gestion journalière des licences d'exploitation de taxis et de VLC ainsi qu'à celle des cartes de conducteurs. Ledit article précise la finalité de la collecte des données, le type des données sauvegardées et leur durée de conservation. Il règle en outre l'accès à la banque de données (log de toutes les opérations et connexion via Luxtrust) ainsi que le responsable et le sous-traitant des données.

Par rapport à la banque de données existante relative aux taxis qui a été mise en place en marge de la nouvelle législation de 2016, le présent article ajoute les informations relatives aux voitures de location avec chauffeur. L'accès à la majorité des données personnelles se fait moyennant l'accès à d'autres bases de données existantes telles que le RNPP ou la base de données sur les véhicules (TR.VEH). Ainsi, les encodages de nouvelles données personnelles sont très limités au sein de la base de données. A titre d'exemple, le numéro d'identification national (pour l'affichage du nom, prénom et de l'adresse de l'administré) ou le numéro de châssis du véhicule (pour les informations relatives au véhicule telles que

la marque, le modèle, la couleur, le numéro de plaque) sont des informations qui se trouvent déjà dans lesdites banques de données.

Eu égard des finalités du système d'information, la durée de conservation des données nominatives contenues dans le système est limitée à trois ans à partir de la déchéance de la licence d'exploitation respectivement de la carte de conducteur. En ce qui concerne la conservation de la photo d'identité, le texte précise que celle-ci doit être détruite après la production de la carte de conducteur.

Ad Article 24

En guise de lisibilité, bien que la plupart des dispositions reste inchangée, il a été opté de remplacer le paragraphe 1er de l'article 19 dans son ensemble.

Par rapport au texte existant, les modifications suivantes sont introduites :

- Les sanctions administratives prévues par cet article sont également rendues applicables pour les VLC.
- Afin de remédier à une lacune existante qu'en cas d'un retrait définitif de la licence ou d'une carte de conducteur l'intéressé en demande tout simplement une nouvelle, une clause supplémentaire est ajoutée afin d'éviter ceci. En effet, en cas de retrait de licence, il est judicieux de suspendre le droit en obtention d'une nouvelle licence pour une durée de 6 mois. Pour le cas d'un retrait définitif d'une carte de conducteur ceci implique le refus pur et simple pour toute nouvelle demande. A défaut d'une telle clause, les sanctions administratives risquent d'être sans effet.

Il en est de même pour les suspensions temporaires. Dans ce cas, une demande pour une nouvelle carte ou licence pourra uniquement se faire une fois la suspension venue à terme.

Au paragraphe 3, le champ d'application des sanctions et mesures administratives est élargi aux licences d'exploitation de VLC provisoires telles que définies à l'article 5.

Ad articles 25-27

Les modifications apportées aux articles 25, 26 et 27 ne modifient pas les dispositions existantes. Il s'agit uniquement, en ligne avec les dispositions de la présente loi, d'élargir le champ d'application aux VLC.

Ad article 28

Les licences d'exploitation de taxi émises en vertu des dispositions de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis seront automatiquement échangées contre les nouvelles licences, considérant que les nouvelles licences sont plus favorables que les anciennes du fait de l'abolition des zones géographiques. Dans l'esprit d'une simplification administrative, toutes les licences valables sont échangées d'office et sans aucun besoin de démarche administrative par son détenteur. Au vu des outils informatiques en place, cet échange se fera pour l'entrée en vigueur de la présente loi.

Ad article 29

Cet article précise que les cartes de conducteur de taxi émises avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à leur date d'expiration. Pendant une période transitoire il y aura donc deux types de cartes de conducteur.

En ce qui concerne les conducteurs qui ne détiennent pas encore de carte de conducteur et qui exercent le travail de conducteur de VLC, ils sont dispensés de disposer la carte de conducteur prévue par la présente loi jusqu'au 1er janvier 2023 afin de leur permettre de suivre la formation obligatoire afin d'obtenir une carte de conducteur.

Ad article 30

L'intitulé de citation est modifié en vertu de l'extension du cadre légal aux voitures de location avec chauffeur.

Ad article 31

Au vu de l'abolition des zones géographiques, l'annexe de la loi est devenue superfétatoire.

Ad article 32

Au vu de l'extension du champ d'application de la présente loi une adaptation de l'intitulé de la loi s'impose. Partant, les voitures de location avec chauffeur sont ajoutés à l'intitulé.

Ad article 33

L'entrée en vigueur du texte est prévue au 1er janvier 2022. Ce déphasage permet aux acteurs du secteur et à l'administration de se préparer aux nouvelles dispositions.

Version du 17 décembre 2020

Projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et des voitures de location avec chauffeur

Chapitre I^er^ – Définitions

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

~~a) «taxi»: voiture automobile à personnes, comportant au moins quatre places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route;~~
~~b) «taxi zéro émissions»: taxi, tel que défini au point a), dont l'utilisation ne produit pas d'émissions de CO2 ni de NOx;~~
~~c) «licence d'exploitation de taxi»: titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi tel que défini au point a) en vue de prester des services de taxi;~~
~~d) «licence d'exploitation de taxi zéro émissions»: licence d'exploitation de taxi, telle que définie au point c), conférant à son titulaire le droit d'exploiter exclusivement un taxi zéro émissions tel que défini au point b), en vue de prester des services de taxi;~~
~~e) «service de taxis»: transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis;~~
~~f) «cession»: acte juridique par lequel le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une inscription sur la liste d'attente ou d'une carte de conducteur de taxi en transfère, à titre onéreux ou gratuit, totalement ou partiellement, temporairement ou définitivement, la propriété, la jouissance ou l'usage à une ou plusieurs personnes physiques ou morales;~~
~~g) «taximètre»: un dispositif couplé à un générateur de signaux pour constituer un instrument de mesure, destiné à mesurer la durée d'un trajet, à calculer la distance de ce trajet sur base d'un signal produit par le générateur de signaux et à calculer et afficher le prix à payer pour ce trajet sur base de la durée mesurée et/ou de la distance calculée;~~
~~h) «dirigeant»: le dirigeant au sens de l'article 4 de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.~~

a) « taxi » : voiture automobile à personnes, comportant au moins trois places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route ;
b) « taxi zéro émissions » : taxi, tel que défini au point a), dont l'utilisation ne produit pas d'émissions de CO_2 ni de NO_x ;
c) « service de taxis » : transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis ;
d) « licence d'exploitation de taxi » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi tel que défini au point a) en vue de prester des services de taxi ;
e) « licence d'exploitation de taxi zéro émissions »: licence d'exploitation de taxi, telle que définie au point d), conférant à son titulaire le droit d'exploiter exclusivement un taxi zéro émissions tel que défini au point b), en vue de prester des services de taxi;
f) « taximètre » : dispositif couplé à un générateur de signaux pour constituer un instrument de mesure, destiné à mesurer la durée d'un trajet, à calculer la distance de ce trajet sur base d'un signal produit par le générateur de signaux et à calculer et afficher le prix à payer pour ce trajet sur base de la durée mesurée et de la distance calculée ;

g) « voiture de location avec chauffeur » : ci-après dénommé « VLC » ; Voiture automobile à personnes, comportant au moins 4 places assises et au plus huit places assises hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route ;
h) « service de VLC » : transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des VLC sur base d'une commande préalable ;
i) « licence d'exploitation de VLC » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter une VLC tel que défini au point g) en vue de prester des services de VLC ;
j) « carte de conducteur » : titre administratif, conférant à son titulaire le droit d'exploiter un taxi ou une VLC en tant que conducteur en vue de prester des services de taxi ou de VLC ;
k) « cession »: acte juridique par lequel le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC ou d'une carte de conducteur en transfère, à titre onéreux ou gratuit, totalement ou partiellement, temporairement ou définitivement, la propriété, la jouissance ou l'usage à une ou plusieurs personnes physiques ou morales ;
l) « dirigeant »: le dirigeant de l'entreprise de taxi ou de service de VLC au sens de l'article 4 de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales ;
m) « flotte de taxis » : Ensemble de véhicules, dont le nombre minimal est fixé à deux, au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de taxi ;
n) « flotte de VLC » : Ensemble de véhicules, dont le nombre minimal est fixé à deux, au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de VLC.

Chapitre II – Services de taxis et de VLC

Art. 2. (1) Les taxis peuvent être mis à la disposition des clients sur des emplacements de stationnement réservés à ces fins sur les voies et places publiques ou ouvertes à la circulation publique et signalés comme tels. Les taxis y stationnés doivent se trouver en permanence à la disposition des clients.

A l'exception des emplacements de taxi réservés conformément à l'alinéa 1er, il est interdit au conducteur de taxi de prendre en charge des clients ou de stationner ou de placer son taxi à un endroit de la voie publique, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen de communication. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas à la charge de clients effectués sur demande préalable dûment documentée. Le lieu du déchargement reste libre.

Il est interdit au conducteur d'une VLC de prendre en charge des clients ou de placer sa VLC à un endroit de la voie publique en vue d'offrir ses services.

Les modalités de la documentation de commande sont déterminées par règlement grand-ducal.

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

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

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

Les VLC peuvent uniquement être utilisés pour des services sur commande préalable dûment documentée. Les délais et modalités de la commande ainsi que le contenu de la confirmation de commande sont déterminés par règlement grand-ducal.

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

Chapitre III – Exploitants de taxis et de VLC

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

(2) ~~Le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi doit être propriétaire ou détenteur du taxi auquel se rapporte la licence.~~
Le titulaire d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC doit être propriétaire du véhicule auquel se rapporte la licence. Sans préjudice de ce qui précède, il peut en être le détenteur, si le propriétaire du véhicule est une société de crédit-bail.

(3) En vue de l'obtention de la licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC, l'intéressé doit justifier qu'il dispose d'une autorisation d'établissement ou d'une décision de principe d'établissement.

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

~~L'avis mentionne~~

~~a) la zone de validité géographique de chaque licence à attribuer,~~
~~b) le lieu où les demandes sont à adresser, qu'il s'agisse de l'adresse postale, de l'adresse électronique ou d'un site internet,~~
~~c) la date-limite à laquelle les demandes doivent être présentées au plus tard, sous peine de forclusion, le délai pour la présentation des demandes ne pouvant pas être inférieur à quatre semaines,~~

d) la date à laquelle le ministre doit informer au plus tard les demandeurs si leur demande est complète ou non, ainsi que la date limite à laquelle les demandes incomplètes doivent être complétées au plus tard, sous peine de forclusion, le délai pour compléter les demandes ne pouvant pas être inférieur à deux semaines,
e) la date à laquelle le ministre prend au plus tard la décision d'octroi.

Les demandes sont à adresser par écrit au ministre, à la suite de l'avis publié au Mémorial, soit par lettre recommandée avec avis de réception, soit par la voie électronique moyennant une authentification forte. Elles doivent contenir les indications et être appuyées des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.
Au plus tard un mois avant de prendre la décision d'octroi, le ministre informe par écrit les demandeurs ayant présenté une demande complète dans les délais fixés, de la décision qu'il se propose de prendre, en les invitant à présenter par écrit leurs observations éventuelles dans le délai qu'il fixe dans la lettre d'information, ce délai ne pouvant être inférieur à deux semaines.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Le candidat pour une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence de VLC peut présenter à tout moment par voie électronique moyennant une authentification forte une demande pour l'octroi d'une licence. La demande doit contenir les indications et être appuyée des pièces justificatives à déterminer par règlement grand-ducal.

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

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

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

1° le numéro de la licence, la date d'émission et l'indication de la durée de validité ;
2° la désignation du titulaire comportant, pour les personnes physiques, les noms et prénoms, l'adresse du domicile et le numéro de matricule national et, pour les sociétés, la dénomination sociale, l'adresse du siège social et le numéro de matricule national ;
3° le numéro d'immatriculation et le numéro de châssis.

Les modèles de la licence d'exploitation de taxi et de la licence d'exploitation de VLC sont déterminés par règlement grand-ducal.

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

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

~~Tout conducteur d'un taxi doit exhiber la licence d'exploitation de taxi sur demande des membres de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises.~~

Par dérogation à ce qui précède, au cas où un taxi ne peut être mis en service, l'exploitant de taxi demande par voie électronique au moyen d'une authentification forte l'extension temporaire de la validité d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité à un taxi de remplacement. L'extension temporaire est notifiée à l'exploitant de services de taxi par voie électronique au moyen d'une authentification forte et indique la date et l'heure de l'expiration de la durée de validité. La durée de validité d'une extension temporaire ne peut pas dépasser soixante-douze heures à compter de la notification de l'extension et n'est valable que pour un taxi.

Avant l'expiration du délai de soixante-douze heures, une nouvelle extension temporaire pour un taxi ne peut être accordée que pour une durée ne pouvant excéder la période strictement nécessaire pour la remise en service ou le remplacement définitif dudit taxi.

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

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

La demande de transcription doit être appuyée:

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

(3) La licence d'exploitation de taxi est valable sur le territoire d'une seule zone, telle que définie à l'article 6.

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

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

Elle perd sa validité de plein droit:

a) en cas de non-respect des dispositions prévues au paragraphe 4 de l'article 5;
b) en cas de non-utilisation pendant un délai de deux mois consécutifs;
c) en cas de cessation de l'activité d'exploitant de taxi;
d) si le titulaire personne physique ou le dirigeant d'une société commerciale n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi;
e) en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

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

~~(5) En cas de départ du dirigeant, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. Une licence d'exploitation provisoire pour une durée allant jusqu'à six mois peut être délivrée afin de permettre l'engagement d'un nouveau dirigeant remplissant les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues à l'article 3.~~

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

~~(6) Sans préjudice des dispositions prévues au paragraphe 4, le ministre attribue au repreneur d'une activité d'exploitant de taxi la ou les licences d'exploitation de taxi en cause, à condition:~~

- ~~a) qu'une demande afférente du titulaire et du repreneur parvienne au ministre,~~
- ~~b) que le repreneur remplisse les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi prévues à l'article 3,~~
- ~~c) que la convention de reprise parvienne au ministre et ne donne pas de valeur pécuniaire intrinsèque à la ou les licences d'exploitation de taxi,~~
- ~~d) que des certificats d'imposition établis par l'Administration des contributions et l'Administration de l'enregistrement et des domaines certifient que le titulaire et le repreneur sont en règle avec leurs obligations fiscales, et~~
- ~~e) que des attestations officielles certifient que le titulaire et le repreneur sont en règle avec leurs obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale au Grand-Duché de Luxembourg.~~

(1) La licence d'exploitation de taxi ou la licence de VLC est strictement personnelle et incessible.

(2) Tout conducteur de taxi ou de VLC doit exhiber la licence d'exploitation sur demande des membres de la Police grand-ducale et des agents de l'Administration des douanes et accises.

(3) La licence d'exploitation de taxi et la licence de VLC sont valables sur l'ensemble du territoire du Grand-duché de Luxembourg.

(4) La licence d'exploitation de taxi et la licence d'exploitation de VLC ont une durée de validité de cinq ans et sont susceptibles de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

Les licences perdent leur validité de plein droit :

1° en cas de cessation de l'activité de l'exploitant de taxi ou de l'exploitant de VLC ;
2° si le titulaire de la licence, personne physique ou le dirigeant d'une société commerciale, n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitant de taxi ou d'exploitant de VLC ;
3° en cas de cession de la licence, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

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

(5) En cas de départ du dirigeant de l'entreprise de taxi ou de VLC, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. Une licence d'exploitation provisoire pour une durée maximale de six mois peut être délivrée afin de permettre l'engagement d'un nouveau dirigeant remplissant les conditions d'obtention d'une licence d'exploitation de taxi ou de VLC conformément aux dispositions de l'article 3.

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

Art. 6. (abrogé par la loi du …)

Chapitre IV – Conducteurs de taxis et de VLC

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

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

a) être titulaire, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable pour la conduite de taxis ;
b) avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues ;
c) satisfaire aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle, spécifiées aux articles 8 et 9 ;
d) être âgé de vingt-et-un ans au moins et ne pas dépasser l'âge de soixante-dix ans.

Art. 8. (1) L'honorabilité du conducteur de taxi ou du conducteur de VLC s'apprécie sur base de ses antécédents judiciaires qui résultent de son casier judiciaire.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, en particulier si le conducteur de taxi ou de VLC n'a pas fait l'objet, endéans les cinq ans qui précèdent la demande, d'une condamnation pénale coulée en force de chose jugée prononçant une peine d'emprisonnement d'au moins six mois pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle ou infraction à la législation sur les stupéfiants.

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

~~Cette séance d'information porte sur la législation portant organisation du secteur des services de taxis, sur l'accueil du client, sur la gestion de conflits et les notions de secourisme. La participation à cette séance d'information est sanctionnée par un contrôle écrit non éliminatoire des connaissances et la participation est attestée par un certificat, délivré par le ministre. La participation à cette séance d'information doit être répétée avant l'expiration de la carte de conducteur de taxi.~~
Le conducteur de taxi ou de VLC doit prouver sa capacité professionnelle par la participation à une épreuve de contrôle éliminatoire organisée par le ministre.

Le ministre peut charger la Société nationale de circulation automobile s. à r. l., désignée ci-après « SNCA », de l'exécution de cette épreuve. La prestation relative à ce contrôle est facturée par la SNCA au demandeur. Le tarif, qui ne peut pas dépasser 100 euros, est fixé par règlement grand-ducal.

En cas d'échec, le candidat peut se réinscrire à une nouvelle épreuve au plus tôt un mois après la dernière participation.

Le contenu et les modalités du contrôle éliminatoire sont déterminés par règlement grand-ducal.

L'épreuve prévue au présent article ne doit pas être passée en cas de renouvellement d'une carte de conducteur existante.

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

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

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

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

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

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

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

(2) ~~La carte de conducteur de taxi a une durée de validité de 10 ans et est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.~~ La carte de conducteur a une durée de validité de cinq ans et elle est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues à l'article 10. Elle perd sa validité de plein droit en cas de cession, à quelque titre que ce soit, à un tiers.

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

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

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

~~1° de charger des clients à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi;~~
~~2° de refuser de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course à courte distance;~~
~~3° de gêner, par quelque moyen que ce soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi;~~
~~4° de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale;~~
~~5° de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes;~~
~~6° de fumer dès qu'ils ont pris en charge un ou plusieurs clients;~~
~~7° de réclamer un prix supérieur à celui du tarif affiché par le taximètre;~~
~~8° de mettre le taximètre en marche avant la prise en charge du client ou de le mettre à zéro avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû;~~
~~9° de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client;~~
~~10° de ne pas laisser le client lire et comparer les prix;~~
~~11° de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers;~~
~~12° d'utiliser un véhicule autre qu'un taxi zéro émissions pour une licence d'exploitation de taxis zéro émissions.~~

~~Il n'est rien dû pour le temps d'arrêt en cas de panne.~~

~~(3) Les conducteurs de taxi sont tenus:~~

~~1° de placer et faire avancer leur taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi;~~
~~2° de délivrer à leurs clients un reçu imprimé moyennant le dispositif imprimeur relié au taximètre et comportant au moins les mentions suivantes: nom de l'exploitant de taxi, date et heure de la course, numéro d'immatriculation du taxi, numéro de la zone, prix payé, kilométrage effectué, nom et signature du conducteur du taxi, coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17;~~
~~3° de conduire les clients à destination par le chemin le plus court, sauf dans le cas où le client en indique un autre;~~
~~4° d'assurer le fonctionnement régulier et normal du taximètre pendant toute la durée de la course.~~

~~(4) Les conducteurs de taxi peuvent:~~

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

(1) Les conducteurs de taxi peuvent, dans les limites des disponibilités, emprunter n'importe quel emplacement de stationnement réservé aux taxis sur les voies et places ouvertes à la circulation publique et signalées comme tel.

(2) Il est interdit aux conducteurs de taxis :

1° de charger des clients, sans commande préalable dûment documentée, à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi ;
2° de refuser de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course ;
3° de gêner, par quelque moyen que ce soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi ;
4° de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale ;
5° de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes ;
6° de fumer pendant leur service à l'intérieur du véhicule ;
7° de réclamer un prix supérieur à celui du tarif affiché par le taximètre ;
8° de refuser le paiement par carte bancaire ;
9° de mettre le taximètre en marche avant la prise en charge du client ou de le mettre à zéro avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû ;
10° de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client ;
11° de ne pas laisser le client lire et comparer les prix ;
12° de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers ;
13° de prendre en charge un client qui a effectué une réservation préalable avec un autre taxi.

Il n'est rien dû pour le temps d'arrêt en cas de panne. Il n'est rien dû pour le chemin entre la destination et l'acheminement à un guichet automatique bancaire, en cas de panne du terminal de paiement bancaire dans le taxi.

(3) Les conducteurs de taxi sont tenus :

1° de placer et faire avancer leur taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi ;
2° de délivrer à leurs clients un reçu imprimé moyennant le dispositif imprimeur relié au taximètre, ou le cas échéant un reçu électronique envoyé à l'adresse e-mail du client et comportant au moins les mentions suivantes: nom de l'exploitant de taxi, date et heure de la course, adresse de départ et de destination de la course et le cas échéant des arrêts intermédiaires, numéro de la licence d'exploitation, prix payé, kilométrage effectué, nom et signature du conducteur du taxi, coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17. Le modèle du reçu est déterminé par règlement grand-ducal ;
3° de conduire les clients à destination par le chemin économiquement le plus favorable pour le client, sauf dans le cas où le client en indique un autre et qui est à confirmer par écrit par le client. Le modèle de dérogation du principe du chemin économiquement le plus favorable est fixé par règlement grand-ducal ;
4° d'assurer le fonctionnement régulier et normal du taximètre pendant toute la durée de la course.

(4) Les conducteurs de taxi peuvent :

1° refuser de prendre en charge toute personne demandant à être conduite à une destination hors des frontières du pays, à moins qu'ils n'aient pu constater son identité, au besoin par les membres de la Police grand-ducale ;
2° exiger une provision pour les courses au-delà des frontières du pays. Cette provision ne peut pas dépasser 250 euros ;
3° refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidente ;
4° refuser de transporter des objets de nature à dégrader le taxi ou manifestement dangereux ;
5° demander des frais de nettoyage en cas de salissure. Ces frais doivent être justifiés et documentés et ne peuvent pas dépasser 250 euros. Le règlement par le client doit se faire moyennant une facture envoyée par l'exploitant.

(5) Il est interdit aux conducteurs de VLC :

1° de charger des clients, sans commande préalable dûment documentée et dont la commande a été effectuée au moins une heure à l'avance ;
2° de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale ;
3° de rechercher des clients par paroles, gestes ou pancartes ;
4° de fumer pendant leur service à l'intérieur du véhicule ;
5° de réclamer un prix supérieur à celui convenu lors de la commande préalable ;
6° de refuser le paiement par carte bancaire ;
7° de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client ;
8° de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers.

(6) Les conducteurs de VLC peuvent :

1° refuser de prendre en charge une personne en état de malpropreté, d'ébriété ou sous influence de drogues évidente ;
2° refuser de transporter des objets de nature à dégrader le VLC ou manifestement dangereux ;
3° demander des frais de nettoyage en cas de salissure. Ces frais doivent être justifiés et documentés et ne peuvent pas dépasser 250 euros. Le règlement par le client doit se faire moyennant une facture envoyée par l'exploitant.

Chapitre V – Taxis et VLC

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

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

Il est interdit d'installer sur des véhicules routiers, autres que les taxis, un des dispositifs dont question à l'alinéa 2.

Un véhicule routier équipé d'un ou de plusieurs de ces dispositifs ne peut être utilisé que comme taxi.

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

Toute publicité est interdite sur les vitres.

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

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

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

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

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

a) les équipements techniques spécifiques dont question au paragraphe 1er ;
b) le scellement du taximètre et de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question au paragraphe 4 ainsi que la vignette scellée dont question au paragraphe 2 de l'article 14 ;
c) la conformité de la publicité aux dispositions du paragraphe 2 ;
d) la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation ;
e) la présence et la conformité de l'affichage des coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17.

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

~~(6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km en matière d'émissions de CO2 et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 5 peuvent être exploitées en tant que taxis.~~
(6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km pour la valeur combinée de CO_2 déterminée selon le cycle d'essai WLTP et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 6 peuvent être exploitées en tant que taxis.

Sans préjudice de ce qui précède, la valeur moyenne des émissions pour la valeur combinée de CO_2, déterminée selon le cycle d'essai WLTP pour une flotte, ne peut pas dépasser 95g/km.

Cette évaluation de la valeur moyenne des émissions d'une flotte de taxis s'effectue lors de toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi. Si la valeur moyenne par flotte visée à l'alinéa 2 est dépassée, toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi sera refusée.

Les valeurs exactes des émissions et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal.

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

Les VLC doivent être munis d'un tableau-VLC, d'une plaque-VLC, d'une vignette portant le numéro de licence et de deux vignettes-VLC selon les conditions fixées par règlement grand-ducal.

Il est interdit d'installer sur des véhicules routiers, autres que les VLC, un des dispositifs visés à l'alinéa 2.

Un véhicule routier équipé d'un ou de plusieurs de ces dispositifs peut uniquement être utilisé comme VLC.

(2) Toute forme de publicité ou indication faisant allusion à des services de taxis est interdite sur une VLC.

(3) Une VLC 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 VLC en cours de validité ne peut pas être immatriculé comme VLC.

En cas d'immatriculation d'une VLC, la SNCA fait, sans délai, parvenir au ministre par voie électronique, les informations relatives au certificat d'immatriculation, au certificat de contrôle technique de la VLC ainsi qu'à l'attestation de police d'assurance certifiant que la responsabilité civile à laquelle la VLC peut donner lieu est couverte.

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

(5) Dans le cadre du contrôle technique prévu à l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le contrôle technique des VLC porte en outre sur :

1) les équipements techniques spécifiques dont question au paragraphe 1er ;
2) la conformité de la publicité aux dispositions du paragraphe 2 ;

3) la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation ;
4) la présence et la conformité de l'affichage des coordonnées de l'organisme désigné à l'article 17.

L'organisme de contrôle veille à ce que tous les VLC sont couvert par une licence d'exploitation de VLC en cours de validité.

(6) Seules les voitures qui ne dépassent pas les 150 g/km pour la valeur combinée de CO_2 déterminée selon le cycle d'essai WLTP et qui ne sont pas de catégorie inférieure à la norme Euro 6 peuvent être exploitées en tant que VLC.

Sans préjudice de ce qui précède, la valeur moyenne des émissions pour la valeur combinée de CO_2, déterminée selon le cycle d'essai WLTP pour une flotte, ne peut pas dépasser 95g/km.

Cette évaluation de la valeur moyenne des émissions d'une flotte de VLC s'effectue lors de toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de VLC. Si la valeur moyenne part flotte visée à l'alinéa 2 est dépassée, toute une nouvelle demande en obtention, de restitution ou de renouvellement d'une licence d'exploitation de VLC sera refusée.

Les valeurs exactes des émissions et les dates auxquelles ces normes doivent être respectées sont déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 14. (1) Le ministre est l'autorité compétente pour la vérification et le scellement des taximètres et de leurs dispositifs complémentaires ainsi que de l'installation afférente ou du dispositif de fermeture dont question au paragraphe 3 de l'article 13. Il est aussi l'autorité compétente pour la délivrance des ~~plaques-zone-taxi~~ plaques-taxi, dont question au paragraphe 1er, alinéa 2, de l'article 13 et des plaques-VLC, visées au paragraphe 1er, alinéa 2 de l'article 13*bis*. Il peut charger la SNCA de ces travaux dont la mise en œuvre peut être déterminée par règlement grand-ducal.

Lorsque la SNCA est chargée par le ministre des travaux visés à l'alinéa 1, elle doit y affecter des experts ayant fait et faisant preuve d'une haute intégrité professionnelle, ayant une bonne connaissance des règles applicables aux taximètres et à leur installation et disposant, d'une part, de la formation professionnelle et de l'expérience technique requise pour pouvoir procéder correctement aux vérifications, essais et autres interventions prescrites par la réglementation ainsi que, d'autre part, de l'aptitude nécessaire pour rédiger les documents qui matérialisent ces vérifications, essais et interventions. Par ailleurs, la SNCA doit disposer des infrastructures et équipements appropriés requis pour procéder correctement aux travaux visés et utiliser ceux-ci à cette fin. Dans le cas visé, la SNCA ne peut exercer concomitamment une quelconque activité liée au transport par taxi ou à la fabrication, la distribution, la vente, l'installation ou le calibrage de taximètres.

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

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

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

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

Chapitre VI – Tarification

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

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

(3) Tout taximètre doit être associé à un dispositif imprimeur destiné à délivrer un ticket-reçu à l'usager du taxi.

Dans ce cas, les données métrologiques transitant par l'interface entre le taximètre et le dispositif imprimeur et étant imprimés par ce dernier doivent être rigoureusement identiques aux données ayant été mesurées et calculées par le taximètre, y compris pour un tarif forfaitaire.

(4) L'application d'un tarif forfaitaire non révisable est obligatoire pour les VLC. Le client doit être informé du tarif forfaitaire convenu au moment de la réservation de la course moyennant une confirmation de commande dûment détaillée.

Chapitre VII – Notification et contrôle

Art. 16. Si les conditions d'octroi d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC ou d'une carte de conducteur ~~de taxi~~ ne sont plus remplies ainsi qu'en cas de cessation de leur validité, le ministre doit en être averti aussitôt.
Le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur ~~de taxi~~ sont remplies.

Chapitre VIII – Réclamations

Art. 17. (1) Toute réclamation en relation avec le service de taxis ou le service de VLC est adressée au ministre.

(2) Les coordonnées du service ministériel en charge de la gestion matérielle des réclamations sont affichées de manière visible sur le tableau-taxi ainsi que sur le tableau-VLC.

Chapitre IX – Traitement des données à caractère personnel

Art. 18. (1) Le ministre tient un registre des exploitants de taxi, des intéressés figurant sur la liste d'attente dont question au paragraphe (4) de l'article 6 et des conducteurs de taxi.

Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes:

1. l'attribution et la délivrance de la licence d'exploitation de taxi, la délivrance d'une licence d'exploitation de taxi provisoire, l'extension temporaire, la modification, la transcription, le renouvellement, le duplicata et l'échange d'une licence d'exploitation de taxi;
2. la délivrance d'une carte de conducteur de taxi, d'un duplicata, la modification et le renouvellement de la carte de conducteur;
3. les inscriptions, le renouvellement et les radiations de la liste d'attente;
4. la gestion des réclamations visée à l'article 17;
5. la mise en œuvre des mesures et sanctions administratives visées à l'article 19; et
6. la mise en œuvre d'analyses et de recherches à des fins de planification et d'évaluation de la qualité des services de taxi après dépersonnalisation des données afférentes.

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

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

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

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

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

d) pour les finalités visées au paragraphe 1er point 1, le registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi du 2 septembre 2011 précitée;
e) pour les finalités visées au paragraphe 1er points 1, 2, 4, 5 et 6, les fichiers exploités par la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises pour la tenue des avertissements taxés;
f) pour la finalité visée au paragraphe 1er points 1 et 6, le fichier exploité par le ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les voitures immatriculées au Luxembourg;
g) pour la finalité visée au paragraphe 1er points 2, 4, 5 et 6 le fichier exploité par le ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les permis de conduire.

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

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

Il s'agit des données suivantes:

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

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

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

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

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

1. ~~des finalités du traitement des données;~~
2. ~~des destinataires des données;~~
3. ~~de leur droit d'accès aux données;~~
4. ~~de leur droit de rectification des données;~~
5. ~~des modalités d'exercer les droits visés aux points 3 et 4;~~
6. ~~des conséquences du refus de fournir les renseignements demandés aux articles 3 à 10, du refus de les fournir dans le délai prescrit, ainsi que du fait de fournir intentionnellement des renseignements inexacts ou incomplets.~~

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

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

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

~~La communication se fait directement par voie électronique ou non.~~

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

~~Le ministre prend toutes les mesures pour assurer la confidentialité et la sécurité des données conformément aux~~

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

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

(1) Les informations relatives aux licences d'exploitation de taxis, aux licences d'exploitation de VLC et aux cartes de conducteurs, les renseignements contenus dans ces documents ainsi que les informations

concernant les procédures administratives y relatives sont reprises dans une banque de données nationale relative aux taxis et aux VLC. Cette banque de données est tenue par le ministre.

(2) Dans la banque de données visée au paragraphe 1er figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2° émission et gestion administrative des licences d'exploitation de taxis et des licences d'exploitation de VLC prévues à l'article 4 ;
3° permettre l'organisation de l'épreuve de contrôle éliminatoire pour l'obtention d'une carte de conducteur prévue à l'article 9 ;
4° émission et gestion administrative des cartes de conducteurs prévues à l'article 10 ;
5° permettre la gestion des réclamations visées à l'article 17 ;
6° permettre la mise en œuvre des mesures et sanctions administratives prévues à l'article 19.

(3) Les données à caractère personnel pour les fichiers énumérés aux paragraphes 1er et 2 sont les suivantes :

1° les noms et prénoms ;
2° le sexe ;
3° la date de naissance ;
4° l'indication s'il s'agit d'une personne physique ou d'une société commerciale ;
5° le numéro d'identification national ;
6° l'adresse de résidence pour les conducteurs ;
7° l'adresse du siège social pour l'exploitant ;
8° le numéro de l'autorisation d'établissement pour les exploitants ;
9° le numéro de téléphone ;
10° l'adresse courriel ;
11° le numéro de châssis du véhicule ;
12° le numéro du permis de conduire.

(4) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'État et la SNCA ont la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

(5) La SNCA transmet aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

1° pour l'obtention de la carte de conducteur prévue à l'article 9, le nom et le prénom du candidat, le numéro d'identification national du candidat, la date de participation à l'examen de contrôle et les notes d'examen du candidat ;
2° pour les licences d'exploitation de taxi prévues à l'article 4, les données techniques relatives au taximètre et au certificat d'immatriculation.

(6) L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

(7) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 22, sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données.

(8) Les données sont conservées au maximum trois ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur. La photo d'identité est détruite après la production de la carte de conducteur.

Chapitre X – Mesures et sanctions administratives

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

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

~~1) le retrait définitif de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi ;~~
~~a) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'échange, respectivement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi;~~
~~b) en cas de cession totale ou partielle de la carte de conducteur ou de la licence d'exploitation de taxi;~~
~~2) la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi pour une durée maximale d'un an:~~
~~a) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 20;~~
~~b) en cas de non-respect de l'article 2 paragraphes 1er à 3, de l'article 5 paragraphes 1er à 3, de l'article 7 paragraphe 1er, de l'article 11 paragraphe 1er, de l'article 12 paragraphes 1er à 3, de l'article 13 paragraphe 1er, ou de l'article 15 paragraphe 1er.~~

(1) Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur dans le cas où, dans le chef de l'intéressé, une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur ne sont plus remplies.

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

1° le retrait définitif de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur :

2°

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

b) en cas de cession totale ou partielle de la carte de conducteur, de la licence d'exploitation de VLC ou de la licence d'exploitation de taxi.

3° la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi, de la licence d'exploitation de VLC ou de la carte de conducteur pour une durée maximale d'un an :

a) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes prévues à l'article 20 ;

b) en cas de non-respect de l'article 2, paragraphes 1er à 4, de l'article 5, paragraphes 1er et 2, de l'article 7, paragraphe 1er, de l'article 11, paragraphe 1er, de l'article 12, de l'article 13, paragraphe 1er, de l'article 13*bis*, paragraphe 1er ou de l'article 15, paragraphe 1er.

Le retrait définitif d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de VLC entraîne le refus de toute nouvelle demande pendant une durée de six mois à compter de la notification de retrait à l'exploitant.

Le retrait définitif d'une carte de conducteur entraîne le refus de toute nouvelle demande en obtention d'une carte de conducteur par le même titulaire.

La suspension temporaire d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC ou d'une carte de conducteur entraîne le refus de toute nouvelle demande de licence ou de carte de conducteur pour la même période.

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

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

~~conducteur de taxi~~ remettre sa licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou sa carte de conducteur 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 et aux licences d'exploitation de VLC provisoires délivrées en vertu de l'article 5.

Chapitre XI – Dispositions financières

Art. 20. (1) ~~Sont assujettis à une taxe d'instruction du dossier, qui a la nature d'un droit de timbre et qui est payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines :~~

- ~~la délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi ou d'une licence d'exploitation de taxi provisoire ainsi que d'une licence d'exploitation provisoire ainsi que l'échange, conformément à l'article 25 paragraphe 2, d'une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis;~~
- ~~la délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur de taxi ;~~
- ~~la délivrance d'un duplicata et une modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi, à une licence d'exploitation de taxi provisoire ou à une carte de conducteur de taxi ainsi que l'extension temporaire et la transcription d'une licence d'exploitation de taxi dans les conditions du paragraphe 2 de l'article 5.~~

Sont assujettis à une taxe d'instruction du dossier, qui a la nature d'un droit de timbre et qui est payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines :

1° la délivrance et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi, d'une licence d'exploitation de VLC, d'une licence d'exploitation de taxi provisoire ou d'une licence d'exploitation de VLC provisoire ainsi que l'échange ;
2° la délivrance et le renouvellement d'une carte de conducteur ;
3° la délivrance d'un duplicata et une modification à apporter à une licence d'exploitation de taxi, à une licence d'exploitation de VLC, à une licence d'exploitation de taxi provisoire, à une licence d'exploitation de VLC provisoire ou à une carte de conducteur.

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

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

(2) Les exploitants de taxi et les exploitants de VLC sont en outre redevables d'une taxe annuelle, payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et dont le montant est arrêté par règlement grand-ducal. Le montant de cette taxe ne peut pas dépasser la somme de 1.500 euros.
Ils sont tenus d'en fournir la preuve de paiement dans un délai de 15 jours à compter de l'échéance de paiement de ladite taxe.

(3) Les membres de la commission visée à l'article 19 ont droit à une indemnité dont le montant est fixé par règlement grand-ducal. Il ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.

Chapitre XII – Dispositions pénales

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

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

~~Sera puni des mêmes amendes, l'exploitant de taxi qui aura toléré qu'un conducteur de taxi commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), c), d) et e) de l'alinéa précédent.~~
Sera puni des mêmes amendes, l'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC qui aura toléré qu'un conducteur de taxi ou d'une VLC commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), c), d) et e) de l'alinéa 1er.

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 ou l'exploitant de VLC qui aura commis une ou plusieurs infractions aux dispositions du paragraphe 1er de l'article 3, des paragraphes 1er et 4 de l'article 5 ainsi que du paragraphe 4 de l'article 13. Ces infractions sont appelées contraventions graves.

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

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

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

~~Sera puni de la même peine, l'exploitant de taxi qui aura toléré qu'un conducteur de taxi commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), b) et d) de l'alinéa précédent.~~
Sera puni de la même peine, l'exploitant de taxi ou l'exploitant de VLC qui aura toléré qu'un conducteur de taxi ou d'une VLC commette une ou plusieurs des infractions visées sous a), b) et d) de l'alinéa 3.

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 1er et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés conformément aux dispositions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, par les membres de la Police grand-ducale, habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale, ainsi que par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises.

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

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

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

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

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

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

Art. 23. Les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui décernent un avertissement taxé dans le cadre de la présente loi, en informent par voie électronique le ministre dans les 15 jours suivant le règlement de la taxe.

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

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

(2) Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un taxi ou une VLC 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 ou de la VLC qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la présente loi ou à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 ;
2. le taxi ou la VLC 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 ou la VLC en question depuis plus de 60 jours.

(3) Dans les cas respectivement visés aux paragraphes 1er et 2, les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ont le droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Chapitre XIII – Dispositions transitoires

Art. 25. (1) Une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 précitée peut être échangée, pour une durée de validité de cinq ans et pour la zone correspondante dont question au paragraphe (1) de l'article 6, par le ministre contre une licence d'exploitation de taxi au sens de la présente loi, dans les six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi et sur demande du titulaire présentée par lettre recommandée avec avis de réception.

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

Art. 25*bis*. Toute licence d'exploitation de taxi valable émise avant le 1er janvier 2022 est automatiquement échangée contre une licence d'exploitation de taxi aux termes de la présente loi.

Art. 26. (1) Le conducteur de taxi prouvant dans son chef l'exercice continu de l'activité de chauffeur de taxi pendant un an avant l'entrée en vigueur de la présente loi est dispensé de la participation à la séance d'information prévue à l'article 9.

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

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

Art. 26*bis*. Les cartes de conducteur de taxi délivrées avant le 1er janvier 2022 restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

Les conducteurs de VLC sont exempts de l'obligation de présenter une carte de conducteur jusqu'au 1er janvier 2023.

Chapitre XIV – Nouveaux engagements de personnel

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

Chapitre XV – Dispositions modificatives et abrogatoires

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

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

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

(2) Au paragraphe 2, deux nouveaux alinéas sont insérés entre le 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. »

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

Chapitre XVI – Dispositions finales

~~**Art. 30.** La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis ».~~
Art. 30. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: « Loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et des voitures de location avec chauffeur ».

Art. 31. La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Annexe

(abrogé par la loi du …)

Fiche financière

Concerne : Projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis

Le présent projet de loi a pour objectif de modifier la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des taxis en y intégrant le volet relatif aux véhicules de location avec chauffeur afin d'harmoniser les droits et obligations relatif au secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur, d'apporter des améliorations qualitatives quant à l'obtention de la carte de conducteur et finalement d'abolir des zones géographiques ainsi que du contingent limité du nombre de taxis.

I. Au niveau des dépenses l'impact se chiffre en besoins en ressources humaines et en matériel au niveau du Service Taxi au Département de la Mobilité et des Transports.

Besoins en ressources humaines

Actuellement, le service Taxis au sein de la Direction de la Circulation et de la Sécurité Routière compte 5 agents pour traiter les tâches journalières liées aux 501 licences de taxis, 1.279 conducteurs de taxis ainsi qu'aux réclamations et demandes d'informations via son helpdesk par les clients et professionnels du secteur (+/- 1.500 demandes par an).

Avec l'élargissement du cadre légal aux voitures de location avec chauffeur, on s'attend à un supplément de quelques 1.000 véhicules à gérer comme voitures de location avec chauffeur (1.018 sur base des renseignements de la SNCA des véhicules actuellement immatriculés comme voiture de location avec chauffeur).

Par ailleurs, comme le nombre de taxis ne sera plus limité, il faudra s'attendre, notamment dans une première phase, à une nette augmentation du nombre de taxis.

Au vu de ce qui précède, le service taxis ne saurait assurer ses tâches qu'avec un effectif total de 7 personnes, c'est-à-dire un renforcement de l'effectif de 2 agents par rapport à la situation actuelle s'impose.

II. Au niveau des recettes, le texte sous objet prévoit l'application des mêmes taxes pour les voitures de location avec chauffeur que pour les taxis. Sur base du nombre précité de voitures de location avec chauffeur et sous l'hypothèse que l'entièreté de ces véhicules soient repris au sens du présent projet de loi, les recettes supplémentaires se chiffreraient comme suit :

Documents concernés	*Montant (estimatif)* *
Licences de voiture de location avec chauffeur	1000 * 100 € = 100.000 €
Taxes annuelles VLC	1000 * 500 € = 500.000 €
Nouvelles cartes de conducteur	500 * 50 € = 25.000 €
Total recettes	**625.000 €**

* Hypothèse : Application des taxes actuellement en vigueur pour les taxis par le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités de la législation portant organisation des services de taxis.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT
MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics - Département de la Mobilité et des Transports
Auteur(s) :	Alain DISIVISCOUR Jean-Paul MAAS
Téléphone :	247-84478 et 247-84956
Courriel :	alain.disiviscour@tr.etat.lu et jean-paul.maas@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de loi a pour objectif de modifier la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des taxis en y intégrant le volet relatif aux voitures de location avec chauffeur afin d'harmoniser les droits et obligations relatif au secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur, d'apporter des améliorations qualitatives quant à l'obtention de la carte de conducteur et finalement l'abolition des zones ainsi que du contingent limité du nombre de taxis.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Non
Date :	17/12/2020

Mieux légiférer

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

Si oui, laquelle / lesquelles :
Administration de la douane et des accises
Police Grand-Ducale
Fédération des Taxis
Conseil à la Concurrence
CNPD

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 ?)

Remarques / Observations :

[1] N.a. : non applicable.

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 :

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)

[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.).

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 ?

SNCA pour les données relatives au véhicule (marque, modèle, valeurs environnementales, numéro de plaque)
CTIE : RNPP resp. Registre national des personnes morales pour les données relatives aux conducteurs et exploitants (nom, prénom, adresse, date de naissance, sexe)

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 ?

Extention banque de données existante aux VLC

[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)

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 ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Sinon, pourquoi ?

11 Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une ☒ Oui ☐ Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ? ☒ Oui ☐ Non

Remarques / Observations :

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 ? Adaptation de l'applicatif TR.TAX pour la date d'entrée en vigueur prévue au 1er janvier 2022 au plus tard

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

Si oui, lequel ?

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 : Les dispositions du projet visent indistinctement les hommes et les femmes.

- 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)