

**Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 5 juillet 2016 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation ;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et de Notre Ministre de l'Economie et après délibération du Gouvernement en conseil ;

**Arrêtons :**

**Art.1<sup>er</sup>.** Au chapitre 1<sup>er</sup>, du règlement grand-ducal modifié du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis, un nouvel article *1bis* est inséré avec le libellé suivant :

« Art. *1bis*. Pour l'application du présent règlement grand-ducal, les termes énumérés ci-dessous ont les significations suivantes:

- a. NEDC : Nouveau cycle européen de conduite applicable jusqu'au 31 août 2017 pour déterminer les valeurs CO<sub>2</sub> en g/km telles que reprises soit dans le certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur pour la réception par type européenne d'un nouveau type de voiture automobile à personnes de la catégorie M1 et telles qu'enregistrées dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers.
- b. WLTP : Procédure d'essai mondiale harmonisée applicable à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017 pour déterminer les valeurs CO<sub>2</sub> en g/km telles que reprises soit dans le certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE précitée, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution 2020/683 précité, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre

certificat équivalent délivré par le constructeur pour la réception par type européenne d'un nouveau type de voiture automobile à personnes de la catégorie M1 et telles qu'enregistrées dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers.

- c. Flotte de véhicules : Ensemble de véhicules utilisés en tant que taxis, conformément à la loi précitée du 5 juillet 2016, dont le nombre minimal est de deux véhicules, immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de taxi conformément à l'article 3, paragraphe 2 de la même loi. »

**Art. 2.** L'article 3 du même règlement grand-ducal est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le sous-point 1 du point a) est remplacé par le libellé suivant :

« 1. en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> : un seuil maximal de 130 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le cycle d'essai NEDC ; et »

2. Au même paragraphe, le point b) est remplacé par le libellé suivant :

« b) toute nouvelle licence d'exploitation de taxi ou toute transcription de licence délivrées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 conformément aux dispositions de la loi du 5 juillet 2016 précitée doivent respecter les normes environnementales suivantes:

1. en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> : un seuil maximal de 114 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le cycle d'essai WLTP; et
2. en matière de norme EURO: min. EURO 6. »

3. Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Pour les véhicules comportant entre cinq et huit places assises, hormis celle du conducteur, toute nouvelle licence d'exploitation de taxi ou toute transcription de licence délivrées à partir du le 1<sup>er</sup> janvier 2021 conformément aux dispositions de la loi du 5 juillet 2016 précitée doivent respecter les normes environnementales suivantes:

1. en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> : un seuil maximal de 150 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le cycle d'essai WLTP; et
2. en matière de norme EURO: min. EURO 6. »

4. Un nouveau paragraphe 3 est ajouté in fine avec le libellé suivant :

« (3) Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 la valeur combinée de CO<sub>2</sub> en g/km déterminée lors du cycle d'essai WLTP, pour une flotte de véhicules, ne peut pas dépasser au 1<sup>er</sup> janvier 2025, 94g de CO<sub>2</sub>/km, soit une réduction de 15 pour cent par rapport à la valeur de référence déterminée pour l'année 2021 de 111 g de CO<sub>2</sub>/km. »

**Art. 3.** Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et Notre Ministre de l'Economie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,

François Bausch

Le Ministre de l'Économie

Franz Fayot

## Exposé des motifs

### **Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis.**

#### **1. Dispositions générales.**

Au vu des changements dans la législation européenne de réception par type, à savoir les modifications de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules apportées par le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2017, le Luxembourg est obligé à mettre en œuvre au plus tard jusqu'à la fin de l'année 2020 la transition du cycle d'essai NEDC vers le cycle d'essai WLTP.

Les émissions CO<sub>2</sub> ont été mesurées dans le passé pour chaque type de véhicule selon une procédure d'essai internationale communément appelée « New European Driving Cycle » (NEDC). Cependant, sur base de l'évaluation continue des procédures concernées, des cycles d'essai et des résultats d'essais, il apparaît que les informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> obtenues lors de l'essai des véhicules conformément au cycle NEDC n'étaient plus adéquates et ne reflétaient plus la réalité des émissions au niveau mondial. Dans ces circonstances, l'Union européenne a décidé en 2017 qu'il convient de prévoir une nouvelle procédure d'essai réglementaire en mettant en œuvre le cycle d'essai WLTP (« Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure » - procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers) dans la législation de l'Union.

L'avantage principal du nouveau cycle d'essai WLTP consiste notamment dans la fourniture de résultats plus réalistes concernant la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants réglementés dans des conditions ambiantes normalisées.

Avec le projet de loi 7506 il est ainsi proposé qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 la valeur WLTP servira de base pour le calcul de la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 propulsée par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux. Toutefois, la valeur WLTP ne sera pas appliquée de manière rétroactive pour les voitures à personnes de la catégorie M1 précitées dont la 1<sup>ère</sup> mise en circulation s'est faite avant le 31 décembre 2020.

Étant donné que cette modification a également un impact direct sur la réglementation nationale des taxis, il est proposé d'apporter certaines modifications au règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis, dont notamment à son article 3, afin d'y préciser que les valeurs limites de CO<sub>2</sub>, se rapportent à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 à la valeur WLTP.

En outre, il est proposé d'introduire une valeur moyenne d'émissions CO<sub>2</sub> pour une flotte de véhicules qui sont utilisés par un même titulaire de licences d'exploitation de taxi dans le cadre de l'exécution de son activité, et de prévoir conformément à la réglementation européenne en vigueur une réduction de 15 pour cent des émissions de CO<sub>2</sub> de la flotte de véhicule par rapport à une valeur de référence, déterminée pour l'année 2021.

## **2. Commentaire des articles.**

### **Ad art. 1<sup>er</sup>**

Un nouvel article *1bis* est inséré au règlement grand-ducal précité du 23 juillet 2016, dans l'objectif d'introduire trois nouvelles définitions en relation avec les valeurs d'émissions CO<sub>2</sub>.

Afin de pouvoir distinguer de façon univoque entre les véhicules dont l'ancien cycle d'essai d'homologation a été d'application au moment de la réception du véhicule et ceux qui ont été homologués conformément aux dispositions du nouveau cycle d'essai d'homologation, il est proposé d'introduire les deux définitions « NEDC » et « WLTP ». Le terme « NEDC » faisant référence à l'ancien cycle d'essai et le terme « WLTP » au nouveau cycle d'homologation.

Finalement il est proposé de définir la flotte de véhicules dans l'intérêt de pouvoir fixer des objectifs longue durée de réduction des émissions CO<sub>2</sub> pour l'ensemble des véhicules utilisés en tant que taxi par le même titulaire d'une autorisation d'exploitation de taxi.

### **Ad art. 2**

À l'article 3 du règlement grand-ducal précité du 23 juillet 2016, il est proposé d'apporter une clarification au niveau des valeurs d'émission CO<sub>2</sub>, afin de préciser que pour les véhicules immatriculés depuis l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et le 1<sup>er</sup> janvier 2021, la valeur combinée des émissions CO<sub>2</sub> mesurées conformément au cycle d'essai NEDC est à prendre en considération lors de l'évaluation de l'éligibilité d'un véhicule pour être utilisé en tant que taxi au Luxembourg.

Dans un souci d'éviter toute rétroactivité au niveau des émissions CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilisés en tant que taxis et couverts d'une licence d'exploitation de taxi en cours de validité, il est indiqué que seulement pour les véhicules dont une nouvelle licence d'exploitation de taxi est délivrée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 ou pour toute transcription d'une licence de taxi à partir de cette date, le véhicule en question doit respecter le seuil de 114 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub>, déterminée selon le cycle d'essai WLTP.

Le nouveau seuil applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 de 114 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub>, déterminée selon le nouveau cycle d'essai WLTP est cependant calculé en admettant une croissance de 20% par rapport à l'ancien seuil de 95 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le cycle d'essai NEDC. La croissance de 20% est basée sur une analyse de la base de données nationale des véhicules immatriculés au Luxembourg, disposant de valeurs NEDC et WLTP et en déterminant l'écart moyen entre ces deux valeurs.

Pour les véhicules comportant entre cinq et huit places assises, le seuil maximal pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub>, déterminée selon le cycle d'essai WLTP, est porté de 147 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le cycle d'essai NEDC à 150 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le nouveau cycle WLTP pour atteindre le seuil maximal fixé par la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis de 150 g de CO<sub>2</sub>/km.

Finalement, il est proposé d'introduire au-delà des seuils limites applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour un seul véhicule un seuil pour une flotte de véhicules qui ne peut pas dépasser à partir du 1<sup>er</sup>

janvier 2025, 94g de CO<sub>2</sub>/km, soit une réduction de 15 pour cent par rapport à la valeur de référence déterminée pour l'année 2021 de 111 g de CO<sub>2</sub>/km conformément au nouveau cycle WLTP.

Conformément au paragraphe 4 de l'article 1<sup>er</sup> du règlement 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) no 443/2009 et (UE) no 510/2011, un objectif à l'échelle du parc de l'Union équivalent à une réduction de 15 pour cent des objectifs en matière des émissions CO<sub>2</sub> pour les voitures à personnes par rapport à la valeur de référence pour l'année 2021 de 111 g de CO<sub>2</sub>/km en WLTP, déterminée selon l'annexe I, partie A, les points 6.0 et 6.1.1 de ce même règlement européen, a été fixé. Le point 6.1.1. de l'annexe I du prédit règlement européen du 17 avril 2019, indique que :

L'objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub> = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> \* (1 – facteur de réduction 2025), dont le facteur de réduction 2025 correspond à 15 pour cent et où l'objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> est calculé conformément au point 6.0 de cette même annexe de la façon suivante :

$$\text{Union}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mesurées}} * \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{objectif}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} + a * (M_{\emptyset, 2021} - M_{0, 2021})$$

où:

$\text{NEDC}_{2020, \text{objectif}} = 95 \text{ g CO}_2/\text{km};$

$M_{0, 2021} = M_{0, 2020} = 1379,88 \text{ kg};$

$a = 0,0333 \text{ [g CO}_2/\text{kg km]};$

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mesurées}}$  = est la moyenne, pour chaque constructeur, des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées combinées de chaque voiture particulière neuve immatriculée en 2020, déterminées et communiquées conformément à l'article 7 bis du règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) no1014/2010 ;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  = correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1153 et calculées en application de l'article 4, paragraphe 3, deuxième tiret, du règlement (UE) 2019/631 précité, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'application des articles 5 et 11 du même règlement ; et

$M_{\emptyset, 2021}$  = est la masse moyenne en ordre de marche des voitures particulières neuves du constructeur immatriculées en 2021, exprimée en kilogrammes (kg).

Afin de pouvoir calculer l'objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub>, qui se porte exclusivement sur les véhicules immatriculés au Luxembourg, il y a lieu de déterminer les valeurs  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mesurées}}$ ,  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  et  $M_{\emptyset, 2021}$  en considérant exclusivement les véhicules immatriculés entre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et le 1<sup>er</sup> octobre 2020 (1<sup>er</sup> mise en circulation lors de l'année 2020) et enregistrés dans la base de données nationale des véhicules automoteurs.

De cette analyse de la banque de données, les valeurs suivantes ont pu être déterminées :

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mesurées}} = 151,63 \text{ g CO}_2/\text{km};$

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2} = 126,13 \text{ g CO}_2/\text{km};$

$M_{\emptyset,2020} = 1586,24 \text{ kg.}$

D'ailleurs, la valeur  $M_{\emptyset,2021}$  devrait être déterminée en utilisant les données d'immatriculation de 2021. Toutefois, afin de pouvoir calculer une valeur de référence il est proposé d'utiliser la masse moyenne pour l'ensemble des nouvelles immatriculations faites entre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et le 1<sup>er</sup> octobre 2020.

En considérant les véhicules actuellement consignés dans la base de données nationale, l'objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021,LU</sub> (Luxembourg) serait de :

$$\text{Union}_{2021,LU} = 151,63 * \frac{95}{126,13} * 0,0333 * (1586,24 - 1379,88) = 121,07 \text{ g CO}_2/\text{km en WLTP}$$

Cependant en considérant les émissions moyennes CO<sub>2</sub> mesurées par l'ancien cycle d'essai NEDC de l'ensemble des véhicules, dont une première immatriculation a eu lieu au Luxembourg au cours de l'année 2019, une valeur de 133 g CO<sub>2</sub>/km est identifiable, par rapport à une moyenne globale pour l'ensemble de l'Union européenne de 122,4 g CO<sub>2</sub>/km. Ainsi les émissions CO<sub>2</sub> pour le Luxembourg étaient de 8% plus élevées que pour l'ensemble de l'Union européenne.

Tenant compte de ce qui précède, il y a lieu de prendre en considération une réduction de 8% sur la valeur de référence de l'Union<sub>2021,LU</sub> pour déterminer la valeur de référence Union<sub>2021,Taxi,LU</sub> qui devrait être considérée comme la valeur de référence pour la flotte de taxis immatriculée au Luxembourg au nom d'un seul exploitant taxi.

De ce qui précède, il résulte comme indiqué ci-avant, que la valeur de référence Union<sub>2021,Taxi,LU</sub> est de 111 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le cycle d'essai WLTP.

Avec une réduction de 15% jusqu'à l'année 2025, l'objectif de l'Union<sub>2025Taxi,LU</sub> est de 94 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le cycle d'essai WLTP.

Ainsi, un même titulaire de plusieurs licences d'exploitation de taxis doit veiller à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 lors de l'acquisition d'un nouveau véhicule à ce que son véhicule respecte les valeurs maximales CO<sub>2</sub> reprises aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 de l'article 3 du règlement grand-ducal précité du 23 juillet 2016 et à ce que la flotte de tous ses véhicules couverts par une licence d'exploitation délivrée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 respecte le seuil maximal déterminé au paragraphe 3 de ce même règlement jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2025.

### **Ad art. 3**

Formule exécutoire.

## Version coordonnée

### Projet de règlement grand-ducal modifié du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis.

#### Chapitre Ier – Pièces justificatives pour l'obtention et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi et d'une carte de conducteur de taxi

**Art. 1<sup>er</sup>.** (1) Pour l'obtention et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi il y a lieu de joindre:

- a) aux demandes émanant des personnes physiques les pièces suivantes:
  1. une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de l'intéressé;
  2. une copie de l'autorisation d'établissement ou d'une décision de principe d'établissement de loueur de taxis délivrée sur base de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, en cours de validité;
  3. une copie du certificat d'immatriculation (partie I) ou, le cas échéant, un certificat du constructeur renseignant le numéro de châssis;
  4. une preuve de paiement de la taxe d'instruction;
  5. une attestation de l'Administration de l'enregistrement indiquant le numéro de TVA;
  
- b) aux demandes émanant des sociétés commerciales les pièces suivantes:
  1. une copie des statuts de la société commerciale;
  2. une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification du dirigeant;
  3. une copie de l'autorisation d'établissement ou d'une décision de principe d'établissement de loueur de taxis délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011, en cours de validité;
  4. une copie du certificat d'immatriculation (partie I) ou, le cas échéant, un certificat du constructeur renseignant le numéro de châssis;
  5. une preuve de paiement de la taxe d'instruction;
  6. une attestation de l'Administration de l'enregistrement indiquant le numéro de TVA;
  7. un extrait du Registre de Commerce et des Sociétés renseignant le numéro de la société.

(2) Pour l'obtention et le renouvellement d'une licence d'exploitation de taxi zéro émissions, il y a lieu de joindre en outre des documents visés au paragraphe 1er, une copie du contrat d'achat ou du contrat de crédit-bail indiquant la date de livraison d'un taxi zéro émissions, tel que défini à l'article 1er de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

(3) Pour l'échange visé à l'article 25, paragraphe 1er de la loi du 5 juillet 2016 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation, il y a lieu de joindre en plus de l'autorisation d'exploitation de taxi un certificat par lequel l'autorité émettrice dudit certificat atteste que l'autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis était valable au moment de la date d'entrée en vigueur de cette loi.

**Art. 1bis. Pour l'application du présent règlement grand-ducal, les termes énumérés ci-dessous ont les significations suivantes:**

- d. NEDC : Nouveau cycle européen de conduite applicable jusqu'au 31 août 2017 pour déterminer les valeurs CO<sub>2</sub> en g/km telles que reprises soit dans le certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur pour la réception par type européenne d'un nouveau type de voiture automobile à personnes de la catégorie M1 et telles qu'enregistrées dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers.**
- e. WLTP : Procédure d'essai mondiale harmonisée applicable à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017 pour déterminer les valeurs CO<sub>2</sub> en g/km telles que reprises soit dans le certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE précitée, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution 2020/683 précité, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur pour la réception par type européenne d'un nouveau type de voiture automobile à personnes de la catégorie M1 et telles qu'enregistrées dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules routiers.**
- f. Flotte de véhicules : Ensemble de véhicules utilisés en tant que taxis conformément à la loi précitée du 5 juillet 2016, dont le nombre minimal est de deux véhicules, immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au nom d'un même titulaire de licences d'exploitation de taxi conformément à l'article 3, paragraphe 2 de la même loi.**

**Art. 2.** Pour l'obtention et le renouvellement d'une carte de conducteur de taxi, il y a lieu de joindre à la demande:

- a) une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, en cours de validité, permettant l'identification de l'intéressé;
- b) une copie du permis de conduire, valable pour la conduite de taxis;
- c) un extrait du casier judiciaire datant de moins de trois mois;
- d) une copie du certificat de participation dont question à l'article 9 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis;
- e) une déclaration écrite et signée par laquelle l'intéressé justifie ses connaissances linguistiques conformément à l'article 7 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis;
- f) une photographie récente de 45/35 mm sur papier souple, la tête prise de face ayant au moins 20 mm de hauteur;
- g) une preuve de paiement de la taxe d'instruction.

## Chapitre II – Normes environnementales

**Art. 3.** (1) Pour les véhicules comportant quatre places assises, hormis celle du conducteur:

- a) les taxis qui font l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription après l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, doivent respecter les normes environnementales suivantes après le 1<sup>er</sup> janvier 2017:
  - 1. **en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> : un seuil maximal de 130 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le cycle d'essai NEDC; et en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> : max. 130 g de CO<sub>2</sub>/km; et**
  - 2. en matière de norme EURO: min. EURO 5;
- b) ~~les taxis qui font l'objet d'une~~ **licence d'exploitation de taxi nouvelle ou toute d'une transcription de licence délivrées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 conformément aux dispositions** ~~après l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis précitée~~ **doivent respecter les normes environnementales suivantes après le 1<sup>er</sup> janvier 2021 doivent respecter les normes environnementales suivantes:**
  - 3. **en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> : un seuil maximal de 114 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le cycle d'essai WLTP; et en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> : max. 95 g de CO<sub>2</sub>/km; et**
  - 4. en matière de norme EURO: min. EURO 6.

(2) Pour les véhicules comportant entre cinq et huit places assises, hormis celle du conducteur, **toute nouvelle** ~~les taxis qui font l'objet d'une~~ **licence d'exploitation de taxi nouvelle ou toute d'une transcription de licence délivrées à partir du le 1<sup>er</sup> janvier 2021 conformément aux dispositions** ~~après l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis précitée,~~ **doivent respecter les normes environnementales suivantes après le 1<sup>er</sup> janvier 2021 doivent respecter les normes environnementales suivantes:**

3. **en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> : un seuil maximal de 150 g/km pour la valeur combinée de CO<sub>2</sub> déterminée selon le cycle d'essai WLTP; et en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> : max. 147 g de CO<sub>2</sub>/km; et**
4. en matière de norme EURO: min. EURO 6

**(3) Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 la valeur combinée de CO<sub>2</sub> en g/km déterminée lors du cycle d'essai WLTP, pour une flotte de véhicules, ne peut pas dépasser au 1<sup>er</sup> janvier 2025, 94g de CO<sub>2</sub>/km, soit une réduction de 15 pour cent par rapport à la valeur de référence déterminée pour l'année 2021 de 111 g de CO<sub>2</sub>/km.**



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

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis.
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Pol Philippe
Téléphone :	24784958
Courriel :	pol.philippe@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	<p>Au vu des changements dans la législation européenne de réception par type, à savoir les modifications de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules apportées par le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017, le Luxembourg est obligé à mettre en œuvre au plus tard jusqu'à la fin de l'année 2020 la transition du cycle d'essai NEDC vers le cycle d'essai WLTP.</p> <p>Étant donné que cette modification a également un impact direct sur la réglementation nationale des taxis, il est proposé d'apporter certaines modifications au règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis, dont notamment à son article 3, afin d'y préciser que les valeurs limites de CO<sub>2</sub>, se rapportent à partir du 1er janvier 2021 à la valeur WLTP.</p> <p>En outre, il est proposé d'introduire une valeur moyenne d'émissions CO<sub>2</sub> pour une flotte de véhicules qui sont utilisés par un même titulaire de licences d'exploitation de taxi dans le cadre de l'exécution de son activité, et de prévoir conformément à la réglementation européenne en vigueur une réduction de 15 pour cent des émissions de CO<sub>2</sub> de la flotte de véhicule par rapport à une valeur de référence, déterminée pour l'année 2021.</p>



Autre(s) Ministère(s) /  
Organisme(s) / Commune(s)  
impliqué(e)(s)

Ministère de l'Economie

Date :

30/10/2020





## Mieux légiférer

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

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. <sup>1</sup>  
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> 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<sup>2</sup> 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<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 ?

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<sup>4</sup> ?

Oui  Non  N.a.

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

<sup>4</sup> 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](http://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 ?

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 présent avant-projet de règlement grand-ducal s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux 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<sup>5</sup> ?  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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> 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<sup>6</sup> ?  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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

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