



Commentaire des articles

Projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur

Ad Article. 1^{er}. Définitions

Cet article définit les termes clés nécessaires à la compréhension et à l'application de la loi.

Il clarifie notamment les distinctions entre taxis et voitures de location avec chauffeur (VLC), ainsi que les notions relatives aux licences d'exploitation, cartes de conducteur, services de taxi et de VLC, intermédiaires de réservation, ainsi que des termes techniques. En fournissant des définitions précises, cet article uniformise l'interprétation de la loi et réduit tout risque de lacune juridique. Cette précision est particulièrement importante dans le cadre de l'intégration des VLC, qui étaient auparavant sans base légale adéquate.

- a) En ce qui concerne la « carte de conducteur », il n'y a pas de différence entre les taxis ou VLC. Cette simplification vise à faciliter la gestion des conducteurs qui pourraient, pour un même exploitant, alterner entre la conduite de taxis et de VLC. Il serait contreproductif d'attribuer plusieurs cartes à un même chauffeur.
- b) Le terme « cession » reste inchangé par rapport à la législation de 2016 et désigne l'acte de transférer un titre administratif, qu'il s'agisse d'une licence ou d'une carte de conducteur à un tiers.
- c) et t) Les termes « client » et « usager » sont également introduits afin de donner une meilleure compréhension et lisibilité de la présente loi. Bien que ces concepts puissent sembler similaires, ils doivent être distingués. L'usager est la personne transportée, tandis que le client peut être une tierce partie qui réserve et paie la course, comme une entreprise qui commande un taxi ou une VLC pour son employé(e). Cette distinction est importante dans le cadre des réservations effectuées par des tiers.
- d) Le « conducteur » est la personne physique qui conduit le taxi ou la VLC.
- e) Le terme « course » mérite d'être défini alors qu'il s'agit du trajet entre un point A et un point B et qui est l'objet principal du service de taxi ou de VLC.
- f) Le « Centre des technologies de l'information de l'État », ici désigné comme « CTIE » – désigne le bras technologique du membre du gouvernement ayant la digitalisation dans ses attributions, est l'administration luxembourgeoise en charge des services informatiques pour le gouvernement, les ministères et administrations luxembourgeoises. Il offre un large éventail de services.
- g) Le « demandeur » désigne la personne qui demande, sollicite, ou essaie d'obtenir une carte de conducteur, une licence d'exploitation ou un agrément ministériel.
- h) Le terme « dirigeant » reste inchangé par rapport à la loi de 2016 et se réfère à la personne responsable de la gestion d'une entreprise de taxis ou de VLC.
- i) Le terme d'« exploitant » est défini comme étant une personne physique ou morale, qui exerce ou contrôle effectivement, à titre professionnel, une activité économique lucrative dans le domaine des services de taxi ou de VLC.
- j) L'introduction du terme « intermédiaire de réservation » reflète l'évolution du marché avec l'apparition de plateformes numériques nationales et internationales. Ce terme désigne toute personne ou entité, indépendamment de sa structure juridique, qui intervient dans la mise à disposition de services de transport occasionnel. Cela inclut les acteurs majeurs du secteur de la réservation en ligne, désormais omniprésents sur le marché.



- k) et l) La « licence d'exploitation » est un titre administratif qui autorise une personne physique ou morale à exploiter un taxi ou une VLC dans le cadre de cette loi. Pour simplifier, la loi regroupe les licences sous une définition unique, évitant ainsi de séparer les licences pour taxis et VLC, car elles fonctionnent de manière identique.
- m) Le terme « ministre » désigne le membre du gouvernement ayant les Transports dans ses attributions.
- n) Le « réclamant » est une personne qui se plaint de quelque chose dans le cadre de l'exécution des services de taxi ou de VLC.
- o) et p) Les termes « service de taxi » et « service de VLC » concernent les transports occasionnels rémunérés de personnes soit par des taxis, soit par des VLC.
- q) La « société nationale de circulation automobile S.à.r.l. », ici désignée comme « SNCA » désigne l'entité qui est en charge de l'immatriculation des taxis et de la vérification de la conformité, de la vérification et du scellement des installations des taximètres, ainsi que tout autre sorte d'aspect technique pour lesquels elle a été chargée par le ministre.
- r) et u) Les termes « taxi » et « voiture de location avec chauffeur » désignent les voitures utilisées pour le transport occasionnel rémunéré de personnes. Pour les taxis, la définition a été élargie par rapport à la loi modifiée du 5 juillet 2016 permettant l'utilisation de voitures offrant au moins 3 places en raison de certaines voitures zéro émissions dont les batteries réduisent l'espace disponible. Des critères identiques s'appliquent aux VLC. Les VLC doivent être réservées à l'avance ce qui les distingue des services de taxi.
- s) La définition de « taximètre » reste inchangée alors qu'il offre les fonctions de calcul et d'enregistrement des courses. Ces données peuvent également être utilisées pour traiter les réclamations ou établir des statistiques dans le cadre de l'Observatoire de la mobilité.

Ad Art. 2. Démarches administratives

Il s'agit des modalités de transmission des demandes et réponses afin de pouvoir exercer le métier.

Cet article établit la numérisation des démarches (demande d'octroi, modification, restitution, duplicata) relatives à l'octroi et à la gestion des licences et des cartes de conducteur. Il impose l'utilisation de la plateforme MyGuichet gérée par le CTIE garantissant la transparence et la traçabilité des demandes. L'utilisation d'une authentification forte est imposée pour assurer la sécurité des échanges réduisant les risques de fraude. L'accusé de réception électronique constitue une preuve pour le demandeur et garantit le suivi des dossiers.

La dématérialisation des démarches simplifie le processus administratif, réduit les frais postaux pour l'administré et l'administration, réduit les délais de traitement et assure une meilleure sécurité des informations. Cela contribue à moderniser l'administration et à aligner les procédures avec les attentes numériques des professionnels.

Toutes demandes effectuées dans le cadre de la présente loi, ainsi que toutes les réponses du ministre auxdites demandes doivent être soumises par voie électronique via la plateforme MyGuichet gérée par le CTIE.



Ad Art. 3. Les services du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des VLC

Cet article définit les conditions dans lesquelles les services de taxi et de VLC doivent être effectués, en clarifiant la distinction entre les deux types de services et leurs modalités de réservation.

Les services de taxi peuvent être sollicités de trois manières différentes :

- à un emplacement réservé aux taxis : les usagers peuvent attendre à un emplacement désigné où les taxis sont autorisés à stationner en attente de clients ;
- sur la route, sur signe de la main par l'usager : un taxi peut être arrêté par un usager directement dans la rue, sans réservation préalable, ce qui est un aspect clé de la flexibilité des services de taxi ;
- sur réservation préalable : les clients peuvent également réserver un taxi à l'avance, bien que cela ne soit pas obligatoire pour utiliser le service.

Cet article permet de distinguer les taxis des autres types de services de transport, notamment par la flexibilité de leur mode de fonctionnement. Contrairement aux VLC, les taxis peuvent être arrêtés sans réservation, garantissant une disponibilité immédiate pour les usagers. Cela constitue un avantage clé pour les taxis et leur permet de répondre à la demande de manière spontanée. Les services de VLC, en revanche, doivent être obligatoirement réservés à l'avance.

Des dispositions légales claires sont prises pour les VLC ce qui permet une adaptation aux différents besoins variés des usagers et clients.

Le paragraphe 4 concerne les services de transport à la demande des communes et le service Adapto. Il précise que les services de transport à la demande organisés par les communes ne sont pas considérés comme des services de transport occasionnel rémunéré au sens de la présente loi. Cette clarification est essentielle pour éviter toute confusion entre les services commerciaux de transport, tels que les taxis et les VLC, et les services publics de transport organisés par les communes pour répondre aux besoins de mobilité locale, souvent à but non lucratif.

Les services municipaux, tels que les navettes locales ou les transports adaptés pour les personnes âgées ne sont pas soumis aux mêmes règles que les taxis ou les VLC, car leur finalité et leur mode de fonctionnement sont différents.

Ad Art. 4. Tarification

Cet article pose les règles de tarification des services de taxi et VLC en précisant l'obligation d'utiliser des dispositifs de calcul et d'affichage des tarifs (taximètre pour les taxis). Il assure également la transparence vis-à-vis du client et de l'usager en matière de prix.

Le paragraphe 1^{er} stipule que les taxis, qu'ils soient sollicités à un emplacement réservé ou en cours de route, sont soumis à un tarif kilométrique, calculé par un taximètre, conforme à une grille tarifaire prédéfinie. Cette transparence tarifaire est essentielle pour éviter tout abus ou incompréhension entre les usagers, les clients et les conducteurs.

Concernant les taxis, ils doivent appliquer des tarifs unitaires basés sur la distance parcourue en fonction de plages horaires spécifiques. Ces paramètres seront définis par un règlement grand-ducal,



qui fournira un cadre normatif précis pour les calculs tarifaires et l’affichage des prix. Ce modèle garantit la comparabilité des tarifs et chaque client pourra choisir son taxi selon des critères identiques afin de garantir la libéralisation des prix au kilomètre.

Le paragraphe 2 prévoit que pour les courses réservées à l’avance, que ce soit par taxi ou VLC, le prix final doit être fixé et communiqué au client par voie électronique avant le début de la course. L’envoi par voie électronique se justifie par le fait qu’une réservation peut intervenir très peu de temps avant le début de la course. Il est donc indispensable de disposer d’une preuve de réservation conforme aux exigences de forme fixées par règlement grand-ducal. En l’absence d’une telle preuve, les autorités compétentes chargées du contrôle sur le terrain (Police grand-ducale et Administration des douanes et accises) ne sont pas en mesure d’effectuer les vérifications essentielles au respect de la réglementation en vigueur. Les informations obligatoires incluent des éléments clés comme le nom du conducteur, les détails de la course (adresse de départ et d’arrivée, distance, etc.) ainsi que le prix qui est non modifiable après validation. Cette mesure garantit une transparence totale et permet au client de connaître à l’avance le coût exact du service.

Le paragraphe 3 impose l’utilisation d’un taximètre pour les taxis. Cet appareil doit afficher en temps réel le prix de la course. Pour les courses réservées, ils doivent obligatoirement afficher le prix convenu au préalable avec le client, ceci depuis le début et pendant toute la course. Cette exigence vise à garantir la transparence du tarif et à éviter toute variation imprévue pendant le trajet. En outre, cela offre une protection aux clients, car les prix sont affichés en temps réel rendant toute manipulation tarifaire impossible.

Finalement, le dernier paragraphe concerne des détails techniques relatifs à l’imprimante devant être installée dans chaque voiture. Ainsi, tout taximètre doit être couplé à un dispositif d’impression permettant de délivrer un ticket-reçu à l’usager à la fin de la course. Cette obligation n’est toutefois applicable que dans le seul cas où le client ou l’usager n’aurait pas obtenu un reçu numérique. Ce ticket-reçu doit inclure les informations mesurées par l’appareil (durée, distance, prix, etc.), assurant une correspondance parfaite entre les données enregistrées et le montant payé. Cette mesure vise à protéger le client et l’usager afin de lui fournir une preuve de la transaction, tout en rendant les services de taxi et VLC plus transparents et professionnels.

Ad Art. 5. Réclamations

Ceci constitue une nouveauté par rapport à la législation de 2016. Bien que les réclamations aient été possibles depuis 2016 et que le nombre de réclamations traitées avec succès soit non négligeable (environ 300 réclamations concernant le prix de la course par an), la loi de 2016 ne prévoit pas de cadre précis pour la soumission et la gestion de ces réclamations. Le présent article en tient compte et définit la procédure à suivre pour les réclamations liées aux courses effectuées par des taxis ou des VLC. Il établit les délais et les conditions nécessaires pour introduire une réclamation, tout en obligeant les exploitants à y répondre rapidement. Le formulaire pour la réclamation sera prévu par un règlement-grand-ducal.

Le ministère reste responsable de la gestion des réclamations et le paragraphe 1^{er} exige que les informations de contact soient à afficher sur les tickets-reçus émis lors de courses ainsi qu’à l’intérieur de l’habitacle des taxis et de VLC. Toutes les réclamations doivent être soumises à travers la plateforme MyGuichet auprès du CTIE ce qui simplifie la démarche pour les clients et les usagers. Cette procédure



numérisée permet une gestion rapide et centralisée des réclamations, facilitant ainsi le suivi et le traitement des dossiers. Le formulaire électronique assure aussi une traçabilité des plaintes.

Le paragraphe 1^{er} stipule que les usagers et clients disposent d'un délai de trois mois pour introduire une réclamation à compter de la date de la course. Au-delà de ce délai, la réclamation est jugée irrecevable. Ce délai vise à encourager les clients et usagers à réagir rapidement en cas de problème, tout en assurant que les exploitants ne sont pas confrontés à des réclamations trop anciennes, ce qui pourrait compliquer leur gestion.

Le paragraphe 2 prévoit que pour être recevable, une réclamation doit être accompagnée des documents justificatifs, tels que définis par règlement grand-ducal. Cela peut inclure des preuves comme le ticket-reçu ou toute autre information relative à la course. En l'absence de ces documents, la réclamation est rejetée. Cette disposition est essentielle pour éviter les plaintes infondées ou mal documentées. Lorsque la réclamation est recevable, le ministre délivre un accusé de recevabilité au réclamant et lui délivre une réponse dans un délai d'un mois à compter de la date de la réception de la réclamation complète.

Le paragraphe 3 explique la procédure applicable en cas d'une réclamation incomplète. Lorsque la réclamation est incomplète, le ministre notifie au réclament, dans un délai de quinze jours à compter de la date de la réception de la réclamation, un accusé de réception tout en mentionnant son caractère incomplet, ainsi que la liste des documents manquants. Par la suite, le réclament dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de l'envoi de la notification pour compléter son dossier. Si les éléments manquants sont fournis dans ce délai de deux mois, le dossier sera traité conformément à la procédure applicable aux dossiers recevables. A défaut, la réclamation est irrecevable.

Le paragraphe 4 précise le droit du ministre de demander des explications à l'exploitant et au conducteur relative à une réclamation d'un client ou d'un usager. L'exploitant ou le conducteur concerné doit fournir une réponse écrite au ministre dans un délai de cinq jours ouvrables. A défaut d'une réponse dans le délai, ils sont convoqués devant la commission des taxis.

Ad. Art. 6. Exploitant de taxi et de VLC

Le paragraphe 1^{er} stipule que le titulaire de la licence d'exploitation doit être le titulaire, le propriétaire ou le détenteur de la voiture à laquelle cette licence est attribuée. Cela signifie que la licence est directement liée à une voiture spécifique. En liant la licence d'exploitation à la voiture, les autorités peuvent mieux contrôler la conformité des voitures avec les exigences de sécurité et les normes techniques et environnementales.

Le paragraphe 2 stipule que la licence d'exploitation de taxi ou de VLC n'est uniquement octroyée sous condition que le demandeur dispose d'une autorisation d'établissement.

Le paragraphe 3 prévoit un nouveau type de données à transmettre par les exploitants. Ces derniers doivent transmettre un relevé de toutes les courses effectuées au plus tard pour la fin du mois suivant. Le détail de ce relevé est prévu par règlement grand-ducal. Ces données, une fois collectées, serviront à l'élaboration de statistiques détaillées en vue d'analyser l'évolution du marché et d'ajuster, le cas échéant, les mesures réglementaires afin de mieux répondre aux besoins du secteur et d'en accompagner le développement.



Pour ne pas imposer une surcharge administrative aux sociétés, il a été décidé de demander ce relevé de manière trimestrielle. Cela permet d'une part d'éviter aux sociétés de devoir rassembler et transmettre un volume trop important de données à la fois, et d'autre part de garantir au ministère un suivi statistique du marché avec des informations pertinentes et actualisées.

Grâce à l'analyse des parcours et des volumes de trafic, le ministère est en mesure d'identifier les zones problématiques, telles que les embouteillages ou les goulets d'étranglement, et de proposer des ajustements ciblés en vue d'optimiser la fluidité de la circulation. Ces données constituent une base essentielle pour l'élaboration de mesures de gestion du trafic plus efficaces et mieux adaptées aux besoins réels des clients et des usagers du secteur.

Le paragraphe 4 énonce l'obligation de l'exploitant de transmettre au ministre le relevé de tous les conducteurs employés au sein de sa société pour le premier jour ouvrable du mois courant. Le format de ce relevé, ainsi que les modalités de transmission sont prévus par règlement grand-ducal.

L'envoi mensuel de ces données est indispensable pour assurer un contrôle efficace du secteur. Sans ces informations, la gestion des réclamations sera difficile en raison de l'absence de lien clair entre les chauffeurs et les exploitants.

Ad Art. 7. Licences d'exploitation

Cet article répond à l'accord de coalition 2023-2028 qui prévoit une libéralisation du nombre de licences émises pour les taxis et les VLC.

Un *numerus clausus* pendant une certaine période de transition pour les licences de taxis et de VLC est essentiel pour garantir un équilibre entre l'offre et la demande, ainsi qu'une régulation efficace du secteur à court et moyen terme. Ce mécanisme permet de préserver la qualité des services offerts aux clients et usagers.

Ainsi, il est prévu de libéraliser le nombre de licences à partir du 1^{er} janvier 2030. A compter de cette date, le *numerus clausus* sera entièrement aboli, ouvrant la voie à une libéralisation complète du secteur.

La loi prévoit qu'à l'issue d'une phase transitoire, marquée notamment par l'échange des licences de taxis et des autorisations actuelles de VLC, le nombre total de licences sera fixé à 2.050, réparties entre 850 licences de taxis et 1.200 licences de VLC. Par la suite, une augmentation progressive est prévue : dès 2028, le total passera à 2.450 licences (950 taxis et 1.500 VLC), puis à 2.850 en 2029 (1.100 taxis et 1.750 VLC).

Ad Art. 8. Modalités relatives à la demande d'une licence d'exploitation

Cet article définit les conditions et la procédure pour l'octroi des licences d'exploitation de taxis et de VLC. Il introduit un système de traitement des demandes basé sur l'ordre chronologique de réception.

Tout demandeur peut ainsi postuler par voie électronique à tout moment pour une licence. Si une licence est disponible et que le demandeur remplit les conditions nécessaires, elle lui est attribuée dans des délais réduits, favorisant un accès rapide au marché.

Le paragraphe 2 prévoit la gestion et la procédure applicable en cas de demandes d'une licence d'exploitation jugées recevables. Si la demande est accompagnée de tous les documents justificatifs déterminés par règlement grand-ducal, elle est recevable et le ministre délivre un accusé de



recevabilité au demandeur et délivre à ce dernier la licence d'exploitation dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la demande complète.

Le paragraphe 3 prévoit la gestion et la procédure pour des dossiers incomplets. Toute demande qui n'est pas complétée dans un délai de deux mois après sa soumission est considérée irrecevable. Cette mesure vise à éviter l'accumulation de dossiers non finalisés et à garantir que d'autres candidats ne soient pas bloqués inutilement dans leur accès aux licences disponibles.

Le paragraphe 4 dispose que pour ne pas bloquer des licences, il est impératif que l'exploitant doive rendre opérationnel la licence octroyée pour le service de taxi ou de VLC dans un délai de six mois au plus tard après délivrance de la licence d'exploitation.

Le paragraphe 5 stipule que toute licence d'exploitation de taxi et de VLC est strictement personnelle et incessible.

Le paragraphe 6 donne des précisions relatives aux informations obligatoires à indiquer sur la licence d'exploitation.

Le paragraphe 7 donne la possibilité d'obtenir une licence d'exploitation spécifique de taxi ou de VLC afin de pouvoir donner la possibilité d'effectuer des essais expérimentaux. Ceci est avant tout pour la recherche et l'innovation dans ce domaine.

De même que pour les licences de taxi et de VLC ordinaires, il est demandé de présenter une demande complète avec un descriptif détaillé de l'essai, la durée de cette expérimentation, ainsi que les modalités de mise en œuvre pour garantir l'exécution en bonne et due forme.

Cette licence est accordée pour une durée d'un an avec la possibilité de pouvoir être renouvelée à deux reprises pour des motifs clairs et précis.

Dans le cadre de cet essai, les voitures utilisées à cet effet doivent porter la mention « Essai scientifique » de façon lisible et visible sur les deux côtés latéraux. Le client et l'utilisateur de cette voiture utilisée à des essais scientifiques doivent être informés au préalable afin de les mettre en connaissance de cause du moyen de transport avec lequel ils vont effectuer leur trajet.

Le paragraphe 8 prévoit que l'inobservation des dispositions légales prévues à cet article peut entraîner des sanctions conformément à l'article 20 de cette loi.

Ad Art. 9. Transcription de la licence d'exploitation et sa validité

Cet article encadre la gestion et la validité des licences d'exploitation de taxis et de VLC. Il insiste sur le caractère personnel et incessible de la licence, garantissant qu'elle ne peut être transférée à un tiers. Cependant, un transfert de la licence vers une autre voiture est permis en cas de remplacement définitif de la voiture initiale, à condition de fournir les documents appropriés, tels que le certificat de conformité européen (COC) et la preuve de mise hors service de l'ancienne voiture. Ceci est prévu au paragraphe 1^{er}.

Le paragraphe 2 introduit également la possibilité de mise hors circulation temporaire de la licence, si la voiture est en panne pour plus de deux mois, mais cette période est limitée à trois mois et n'est pas renouvelable. Cette mesure permet aux exploitants de recourir à une réparation de la voiture plutôt que d'opter pour un abandon. Le délai de 3 mois semble plus que raisonnable à cet égard et partant une prolongation de cette extension n'est pas prévue. Il est à préciser que l'original de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC doit être restituée au ministre pendant la période de mise hors circulation temporaire.



Le paragraphe 3 introduit une nouvelle approche concernant la validité des licences, différente de celle en vigueur pour les taxis sous la loi de 2016. Alors que, selon la loi prémentionnée, la licence de taxi avait une durée de validité de cinq ans, la présente disposition ne fixe plus de terme à la validité. Désormais, celle-ci repose uniquement sur le paiement de la taxe annuelle. Ce mécanisme permet une gestion plus efficace des licences, en supprimant la nécessité de vérifier constamment qui utilise réellement la licence. De plus, cela évite que des licences non utilisées influencent artificiellement le numerus clausus. Le texte prévoit que les exploitants sont informés par voie électronique de l'appel à paiement au plus tard pour le 15 décembre de l'année précédant le paiement de la taxe annuelle due. Ce délai est raisonnable et offre aux exploitants une meilleure visibilité financière, facilitant la gestion de leur entreprise grâce à un cadre temporel clair. En cas de non-paiement de cette taxe au plus tard pour fin février de l'année concernée, la licence est automatiquement annulée, renforçant ainsi la discipline autour du renouvellement. Un délai pour l'émission d'un premier et dernier rappel est aussi institué. Il faut noter à cet égard que le renouvellement, ayant actuellement lieu tous les 5 ans, constitue une charge administrative et financière lourde tant pour les exploitants, que pour le ministère. Avec ce nouveau principe, ces charges seront abolies et pourront contribuer à une baisse des prix pratiqués vu la diminution des charges générales pour les exploitants.

En cas de changement de dirigeant, le ministre doit en être informé endéans le délai d'un mois. Une licence d'exploitation provisoire peut être accordée pour un délai limité, à savoir pour une durée allant jusqu'à six mois, permettant ainsi la continuité de l'activité. Ceci est prévu au paragraphe 4. Il est important de préciser que la licence d'exploitation provisoire peut être renouvelée une seule fois pour une durée maximale de six mois.

Enfin, le paragraphe 5 énumère plusieurs situations où la licence perd automatiquement sa validité, notamment en cas de non-utilisation prolongée, de cessation d'activité ou de cession non autorisée de la licence, de non-livraison de la voiture, de non-remise en circulation d'une licence mise hors circulation temporaire, ou de non-paiement de la taxe annuelle jusqu'au 1^{er} mars de l'année en cours, renforçant ainsi le cadre strict de gestion des licences. En cas de perte de validité de la licence d'exploitation, l'exploitant de taxi ou de VLC est tenu de restituer l'original de la licence d'exploitation dans les plus brefs délais au ministre.

Ad Art. 10. Modalités relatives à une demande de carte de conducteur

Cet article donne des précisions quant aux obligations à remplir pour obtenir une carte de conducteur. Les exigences restent inchangées par rapport à la loi de 2016 sur les taxis, à l'exception de l'ajout que la carte de conducteur est désormais également valable pour la conduite de VLC.

Les modalités d'obtention de la carte de conducteur sont précisées dans cet article. De manière similaire à l'octroi de la licence d'exploitation, les principes et délais appliqués visent à garantir un accès rapide des conducteurs au marché après leur formation, tout en évitant une pénurie de main-d'œuvre pour les exploitants.

Toute demande pour l'obtention d'une carte de conducteur doit désormais être sollicitée par voie électronique, telle que mise en place par le CTIE via MyGuichet (paragraphe 1^{er}). Le second paragraphe stipule que la demande doit être accompagnée des documents justificatifs qui sont prévus par règlement grand-ducal. Si la demande est recevable, la carte de conducteur est délivrée au demandeur dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la demande complète.



Le paragraphe 3 prévoit la procédure à respecter en cas de dossier incomplet. Si dans un délai de deux mois le dossier n'a pas été complété, la demande est irrecevable et sera ainsi clôturée.

Le paragraphe 4 de cet article prévoit toutes les données qui doivent figurer sur toute carte de conducteur délivrée par le ministre.

Le paragraphe 5 prévoit la validité pour une année civile de la carte de conducteur, sous condition que la taxe annuelle soit payée jusqu'à fin février de l'année en cours. En cas de non-paiement, un appel de paiement est adressé au titulaire de la carte au plus tard le 15 décembre de l'année précédente. Si le paiement de la taxe n'est toujours pas intervenu jusqu'au 15 janvier de l'année suivante, un premier et dernier rappel de paiement est adressé à l'exploitant par voie électronique au plus tard fin janvier de l'année en cours.

Ad Art. 11. Conditions relatives à l'obtention d'une carte de conducteur

Le 1^{er} paragraphe prévoit que chaque conducteur doit être titulaire d'une carte de conducteur valable au Grand-Duché de Luxembourg afin de pouvoir exercer la profession de chauffeur de transport occasionnel rémunéré de personnes.

Pour obtenir une telle carte de conducteur, chaque demandeur doit, conformément au paragraphe 2, être titulaire, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable de la catégorie B et avoir les connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que prévue par la loi du 24 février 1984 sur les régimes des langues. De plus, le demandeur doit fournir un extrait du casier judiciaire récent (bulletin n°2) ou de son équivalent étranger et démontrer qu'il a suivi la formation dont question à l'article 12.

Il est notamment pris en considération les critères d'honorabilité évalués sur base des antécédents judiciaires, tels qu'ils figurent dans le casier judiciaire du conducteur. Il est ainsi garanti que seuls les conducteurs possédant un comportement irréprochable sur le plan judiciaire peuvent obtenir ou conserver leur carte de conducteur. Cela vise à protéger la sécurité des clients et usagers et à maintenir la confiance dans le secteur des taxis et des VLC.

Contrairement à la loi de 2016, cet article clarifie que l'appréciation de l'honorabilité se fait non seulement sur base des condamnations au Grand-Duché de Luxembourg, mais également à l'étranger, ce qui n'était pas aussi clairement précisé auparavant. Les délais pris en compte pour évaluer l'honorabilité ont également été adaptés en fonction des types de condamnations, renforçant ainsi le cadre de contrôle des conducteurs.

Ad Art. 12. Formation

Le présent article a pour objectif d'établir un cadre juridique clair et structuré pour la formation obligatoire des conducteurs de taxis et de VLC.

Cette formation vise à garantir un niveau élevé de professionnalisme, de sécurité et de qualité de service dans le secteur du transport occasionnel rémunéré de personnes. Elle est conçue pour fournir aux futurs conducteurs les connaissances et compétences essentielles, tant sur le plan réglementaire, que pratique.

Le paragraphe 1^{er} dispose que la formation est dispensée dans au moins une des langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues.



Selon le paragraphe 2, la formation, d'une durée minimale de seize heures, est structurée en quatre modules couvrants respectivement :

- les bases juridiques et réglementaires du métier (module I) ;
- les compétences relationnelles et linguistiques (module II) ;
- les notions élémentaires de premiers secours (module III) ;
- ainsi que les aspects pratiques de l'exercice quotidien de la profession (module IV).

Le paragraphe 3 stipule que chaque module est suivi d'un test de connaissances à visée pédagogique. Ces tests ont pour but d'évaluer la compréhension des matières enseignées sans pour autant constituer une épreuve éliminatoire.

L'objectif principal étant de garantir la participation active des candidats. Selon le paragraphe 4, un certificat de participation est délivré aux personnes ayant suivi l'ensemble de la formation et ayant satisfait aux exigences minimales de présence. Le paragraphe 5 mentionne les informations qui sont précisées sur ledit certificat de participation.

Enfin, le paragraphe 6 prévoit la possibilité pour le ministre de déléguer l'organisation de la formation à des centres externes agréés, dans un souci d'efficacité et de proximité. Le montant maximal des frais de formation à charge du candidat est plafonné afin d'assurer un accès équitable à cette formation, tout en permettant aux prestataires de couvrir les coûts d'organisation.

Cette formation, plus complète que celle prévue par le cadre légal actuel, répond également à la demande du secteur, qui souhaite améliorer la qualité des conducteurs. Seule une formation approfondie permet de répondre à cette exigence. Bien qu'aucun examen éliminatoire ne soit prévu pour maintenir un accès relativement simple au marché, l'obligation de suivre au moins 80 % des cours contribuera à transmettre les compétences nécessaires aux futurs conducteurs.

Ad Art. 13. Caractéristiques et validité de la carte de conducteur

Cet article définit les dispositions relatives à la carte de conducteur en insistant sur son caractère strictement personnel et non cessible. Cela signifie que la carte ne peut être transférée ou partagée avec un tiers, garantissant que seule la personne à qui elle a été délivrée peut l'utiliser (paragraphe 1^{er}).

Ensuite, le paragraphe 2 énumère les cas dans lesquels la carte perd sa validité d'office, donc de plein droit, dont notamment en cas de cession à quelque titre que ce soit à un tiers, en cas de non-paiement de la taxe annuelle ou lorsque les conditions requises pour sa délivrance ne sont plus remplies

Selon le paragraphe 3, le conducteur est tenu de présenter sa carte de conducteur sur demande, que ce soit aux clients ou aux autorités compétentes (Police grand-ducale, Administration des douanes et autres), et ceci compte également pour la licence d'exploitation du taxi ou de VLC. Cette exigence assure une transparence et une traçabilité des conducteurs, renforçant la sécurité des usagers et facilitant les contrôles. Enfin, à l'instar des licences d'exploitation, la carte de conducteur n'aura plus de date de fin de validité fixe. Sa validité sera conditionnée par le paiement d'une taxe annuelle, dans les mêmes conditions que pour les licences d'exploitation. Cela permet de résoudre les problèmes actuels où environ 1.800 cartes ont été délivrées pour une durée de 10 ans, alors que seulement 500 conducteurs sont effectivement actifs. De nombreux titulaires non actifs utilisent cette carte à d'autres fins, comme pour obtenir des prestations sociales supplémentaires, notamment dans la grande région. La nouvelle règle vise à prévenir ce type de « *tourisme administratif* » et à alléger la gestion des cartes de conducteur.



Ad Art. 14. Droits et obligations des conducteurs

Les paragraphes 1 à 3 ne concernent que les conducteurs de taxi et prévoient les emplacements où les taxis peuvent stationner, ainsi que certaines mesures relatives aux obligations à respecter afin d'assurer le bon fonctionnement du service de taxis.

Le paragraphe 3 prévoit notamment des interdictions concernant le comportement des conducteurs de taxis.

Le paragraphe 1^{er} stipule que 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 ouverts à la circulation publique et signalées comme telles.

Les paragraphes 2 à 5 reprennent en grande partie les droits et obligations actuellement en vigueur pour les conducteurs de taxis, tout en étant réorganisés pour une meilleure lisibilité et distinction en fonction des conducteurs concernés. Une nouveauté importante est l'introduction du droit de demander un acompte, jusqu'à un maximum de 250€ pour les courses à destination de l'étranger. Cette mesure vise à protéger les conducteurs contre les abus, notamment les situations de non-paiement, fréquemment signalées par les conducteurs opérant à l'international.

La délivrance d'un ticket-reçu sous forme numérique est autorisée, permettant ainsi de répondre aux évolutions technologiques et aux attentes des clients et usagers, tout en favorisant une gestion plus moderne et pratique des transactions. Par ailleurs, ce paragraphe impose aussi l'obligation pour le conducteur d'accepter les paiements en espèces et par carte bancaire usuelle. Le choix du mode de paiement incombe au client. A noter ici que le conducteur doit désormais veiller à ce que son terminal de paiement bancaire soit en état de fonctionnement et ne pourra pas utiliser le non-fonctionnement comme prétexte de ne pas accepter le paiement par carte.

Le paragraphe 4 vise à prévenir les abus de la part des conducteurs de taxis dans les cas où la course est effectuée en mode prix par kilomètre. Il est interdit de demander un quelconque paiement à un client ou usager lorsque la voiture est arrêtée en raison d'un contrôle par les autorités compétentes (en présence d'un client) ou d'une panne. Cette règle ne s'applique pas aux courses réservées à l'avance, puisque dans ce cas, le prix est connu à l'avance et non modifiable, ce qui exclut toute possibilité de demander un supplément de facto.

Selon le paragraphe 5, les conducteurs de taxis ou de VLC sont cependant libres de refuser des courses à l'étranger ou de demander une provision pour éviter des pertes de temps abusées. Il leur est également loisible de refuser de prendre en charge un client ou un usager en état de malpropreté ou en état d'ébriété. De même, les conducteurs peuvent refuser de transporter des objets susceptibles de causer un dommage à leur voiture ou qui représentent un danger manifeste.

Une modification significative concerne également le refus de courses de courte distance (paragraphe 3 point a). Désormais, il est interdit de refuser toute course à l'intérieur du pays, lorsque la prise en charge se fait à partir d'un emplacement réservé. Cette mesure vise à lutter contre la pratique courante, notamment à l'aéroport, où certains conducteurs refusent des courses jugées insuffisamment lucratives. L'objectif est de protéger les clients ou usagers en leur offrant un service sans discussions ou refus arbitraires.

Enfin, il convient de rappeler que l'obligation de respecter le chemin le plus court s'applique uniquement lorsque la course est effectuée au tarif kilométrique avec un taxi. Dans tous les autres cas — notamment pour les courses réservées — cette obligation ne s'impose pas.

Cette distinction s'explique par le fait qu'aucun désavantage financier ne résulte généralement d'un itinéraire plus long mais plus rapide. En effet, si le conducteur choisit un trajet optimisé en termes de temps, cela peut s'avérer avantageux pour les deux parties : le client atteint sa destination plus



rapidement, tandis que le conducteur est en mesure de prendre en charge une nouvelle course plus tôt, augmentant ainsi sa productivité.

Cette structure contribue à clarifier les droits et devoirs des conducteurs, tout en renforçant la protection des clients et usagers et en modernisant les pratiques du secteur.

Ad Art. 15. Intermédiaire de réservation

Cet article établit les conditions nécessaires pour qu'une personne physique ou morale puisse exercer en tant qu'intermédiaire de réservation des services de taxi ou de VLC. L'intermédiaire de réservation désigne tout acteur facilitant la mise en relation entre les clients et les exploitants via une plateforme ou un autre moyen.

Le paragraphe 1^{er} stipule que l'exercice de l'activité d'intermédiaire de réservation est conditionné à l'obtention préalable d'un agrément délivré par le ministre.

Le paragraphe 2 dispose que le demandeur doit soumettre un dossier complet, accompagné des pièces justificatives prévues par règlement grand-ducal. Le ministre dispose d'un délai d'un mois pour examiner la demande et accorder l'agrément, sous réserve que le dossier soit complet.

Selon le paragraphe 3, si le dossier est incomplet, le ministre informe le demandeur dans un délai de quinze jours en précisant les documents manquants. Le demandeur a ensuite deux mois pour fournir les pièces manquantes. Passé ce délai, si le dossier n'est toujours pas complet, la demande est automatiquement réputée caduque, sans qu'il soit nécessaire pour le ministre de prendre une décision formelle de rejet. Cette procédure simplifie et accélère la gestion administrative des demandes.

Le paragraphe 4 impose aux intermédiaires de ne conclure des contrats qu'avec des exploitants détenant des licences valides, garantissant que seuls des opérateurs conformes aux règles légales peuvent offrir des services de transport. Cette exigence revêt une importance capitale pour éviter que des intermédiaires aient recours à des opérateurs ne respectant pas les normes légales, notamment en matière de droits sociaux et du travail. De cette manière, les conventions collectives en vigueur dans ce secteur sont indirectement respectées à travers les exploitants licenciés, assurant une meilleure protection des salariés et une régulation efficace du secteur.

Le paragraphe 5 prévoit une durée de validité de 5 ans renouvelables pour les agréments des intermédiaires de réservation.

Enfin, le dernier paragraphe précise que les exploitants qui assurent des services de réservation – que ce soit par téléphone, via une plateforme numérique ou par tout autre moyen – exclusivement pour les véhicules et conducteurs relevant de leurs propres licences, ne sont pas considérés comme des intermédiaires de réservation. Étant donné que leurs services se limitent à leur propre flotte, il ne serait pas justifié de les soumettre à l'obligation d'obtenir un agrément en tant qu'intermédiaire de réservation. En revanche, dès lors qu'un exploitant ouvre son service de réservation à d'autres exploitants, une demande d'agrément deviendra obligatoire.



Ad Art. 16. Voitures et équipements et Ad Art. 17. Vérifications de conformité

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

Le paragraphe 2 de l'article 16 stipule qu'à l'exception d'un taxi, aucune autre voiture ne peut exercer des services de taxi. Ce paragraphe énumère les éléments faisant partie de l'équipement obligatoire d'un taxi : un taximètre calibré, un tableau-taxi, un disque-taxi, une plaque-zone taxi ainsi qu'un panneau lumineux „TAXI“ pour accrocher au toit de la voiture. Il est en plus interdit d'installer un ou plusieurs de ces éléments sur une voiture autre qu'un taxi. Il en découle qu'une voiture disposant d'au moins un des éléments précités ne peut être utilisée que comme taxi.

Le paragraphe 3 définit, similairement au paragraphe précédent, les éléments obligatoires d'une VLC.

Le paragraphe 4 introduit la notion de publicité dorénavant expressément permise pour autant qu'elle ne soit ni lumineuse, ni réfléchissante et qu'elle ne sera attachée qu'au niveau de la carrosserie et non au niveau des fenêtres. La publicité lumineuse ou réfléchissante est strictement réservée aux forces de l'ordre. Ces restrictions sont prévues dans un souci de sécurité routière.

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

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

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

Le paragraphe 7 de l'article 16 spécifie les informations et principes qui sont désormais à respecter pour les courses en taxi. Ainsi, il devient obligatoire qu'en début de journée le conducteur devra enclencher son taximètre moyennant un dispositif d'authentification. Lors de chaque course un nombre essentiel de données doit être enregistré, ainsi qu'en fin de journée un relevé complet du tour de service. Ces données sont à conserver pendant au moins 5 ans.

Au niveau des normes environnementales à respecter par les véhicules, il y a lieu de noter qu'au paragraphe 10 ces valeurs sont adaptées vers le haut afin de permettre d'utiliser les voitures destinées au transport d'envergure (Van). Les valeurs maximales en émissions CO₂ sont ainsi élevées à 250 g/km. Par ailleurs, afin d'améliorer la qualité du matériel de transport et, par conséquent, les aspects de la sécurité routière, l'âge maximal d'une voiture est désormais limité à 8 ans à partir de sa première date d'immatriculation.

Le choix de limiter l'âge des véhicules exploités en tant que taxis ou véhicules de location avec chauffeur (VLC) à moins de neuf ans, soit une durée de vie effective de 8 ans avant renouvellement, répond à plusieurs objectifs. D'une part, cette limite vise à assurer un renouvellement régulier du parc automobile. Un tel renouvellement permet d'intégrer plus fréquemment les avancées technologiques en matière de sécurité, de confort, mais aussi de respect de l'environnement.



Toutefois, la loi laisse une certaine marge de manœuvre aux exploitants, qui peuvent choisir le moment le plus opportun pour remplacer leurs véhicules selon leurs besoins économiques et opérationnels propres, dans la limite fixée. Ce système garantit ainsi une flexibilité nécessaire pour les entreprises tout en assurant un niveau de modernité et de performance du parc de taxis et de VLC.

Le renouvellement régulier des véhicules contribue également à l'amélioration du bilan écologique du secteur. Les modèles plus récents sont généralement plus performants sur le plan énergétique et émettent moins de polluants. En fixant un seuil maximal d'émissions de CO₂ à 250 g/km, la loi vise à limiter l'impact environnemental sans pour autant restreindre de façon excessive le choix des exploitants. Ce seuil relativement élevé permet de sélectionner des véhicules adaptés aux besoins spécifiques du service (capacité, autonomie, etc.), tout en encourageant progressivement l'adoption de modèles plus propres.

La référence au cycle d'essais WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) garantit que les valeurs d'émissions de CO₂ prises en compte sont mesurées selon une méthode harmonisée et représentative des conditions réelles d'utilisation. Le WLTP remplace l'ancien cycle NEDC et propose des tests plus stricts, tenant compte de différents styles de conduite, de la charge du véhicule, de la température, etc. Cela permet d'obtenir des valeurs de consommation et d'émissions plus proches de la réalité.

Le choix de la valeur « combinée » et de la « moyenne pondérée » signifie que l'on retient une moyenne des émissions sur différents cycles (urbain, extra-urbain, autoroute), pondérée selon leur part dans l'utilisation typique d'un véhicule. Cette approche reflète ainsi de manière plus fidèle les émissions effectives du véhicule au quotidien.

Ce dispositif législatif cherche à concilier les impératifs de modernisation, de performance environnementale et de flexibilité économique pour les exploitants de taxis et de VLC. Il s'appuie sur des critères techniques objectifs et actualisés, tout en laissant la liberté nécessaire pour répondre aux besoins spécifiques du secteur.

Ad Art. 18. Dispositions financières

Le paragraphe 1^{er} fixe le cadre pour les taxes d'instruction des différentes opérations administratives en relation avec la gestion des dossiers. Les montants maxima sont fixés de manière à rester du domaine du raisonnable. Tout paiement est effectué auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA au moment du dépôt de toutes sortes de demandes. Il va de soi que cette taxe est non remboursable et concerne chaque demande individuelle. Il s'agit de recouvrir les frais administratifs pour le traitement de la demande.

Le paragraphe 2 prévoit le paiement de la taxe annuelle pour toute licence d'exploitation, ainsi que pour les licences de conducteurs de taxi et de VLC. Les deux taxes annuelles sont plafonnées et sont non remboursables.

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

En outre, le paragraphe 3 précise que les membres de la commission du transport occasionnel rémunéré de personnes ont droit à une indemnité dont le montant est fixé par règlement grand-ducal. Cette indemnité est au maximum soixante-quinze euros par séance.



Ad Art. 19. Mesures et sanctions administratives

Le paragraphe 1^{er} prévoit des dispositions précises en relation avec les mesures administratives de retrait ou de suspension des licences d'exploitation de taxi ou de VLC et des cartes de conducteur que le ministre peut prendre. Ces mesures peuvent être provisoires en cas de suspension, sinon définitives en cas de retrait.

Le paragraphe 2 énumère les différents cas où le ministre peut décider le retrait définitif ou la suspension temporaire de la licence d'exploitation de taxi ou de VLC ou de la carte de conducteur.

Afin de garantir les droits des intéressés, il est prévu au paragraphe 3 que les décisions afférentes prévues aux deux paragraphes précédents ne peuvent être prises que sur avis d'une commission du transport occasionnel rémunéré de personnes, instaurée auprès du ministère. Les membres de cette commission sont nommés par le ministre sur base d'un arrêté ministériel. A cette fin, le paragraphe 3 institue une commission consultative des taxis et définit ses missions en précisant qu'un règlement grand-ducal en fixe les attributions, la composition et les modalités de fonctionnement.

Le paragraphe 4 de cet article stipule que la décision de retrait ou de suspension du ministre est notifiée à la personne concernée par courrier recommandé avec accusé de réception et indique, en outre, les voies de recours pour garantir les droits de la défense. Par ailleurs, la décision est également envoyée par lettre simple afin de permettre au concerné de prendre connaissance du contenu dans les plus brefs délais, même si le courrier recommandé n'a pas pu être remis, garantissant ainsi une information rapide et efficace.

Ad Art. 20. Dispositions pénales

Cet article érige en infraction le non-respect de certaines dispositions de la loi par les conducteurs de taxis, voire les exploitants de taxis. L'article distingue les infractions en fonction de la gravité des infractions commises par la personne concernée, à savoir entre contraventions et contraventions graves. Il est à retenir qu'en cas de récidive endéans une période de trois ans, le double de l'amende peut être prononcé.

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

L'article prévoit la possibilité, pour les membres de la Police grand-ducale ainsi que pour les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, de délivrer des avertissements taxés d'un montant compris entre 25 et 2.000 euros. Le relèvement du plafond maximal vise les cas d'infractions particulièrement graves et poursuit un objectif de dissuasion ferme à l'égard de tout abus ou fraude dans le secteur. Cette adaptation s'inscrit dans une logique de prévention et de régulation renforcée, destinée à garantir un fonctionnement loyal et transparent du marché, à améliorer le professionnalisme des opérateurs et, in fine, à consolider la confiance des clients et usagers dans ces services. Ces sanctions immédiates sont prévues dans une perspective d'obtenir un effet dissuasif immédiat.

Comme il ne s'agit plus de délits, on évitera dans le futur des procédures longues devant les tribunaux, contribuant ainsi également au désengorgement des instances judiciaires.



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

Ad Art. 21. Avertissement taxé

Cet article instaure l'obligation pour les agents chargés de constater les infractions, dont notamment la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, d'informer par voie informatique le ministre de tout avertissement taxé décerné à un exploitant de taxi ou de VLC ou à un conducteur en vue de pouvoir vérifier à tout moment si les conditions d'octroi d'une licence d'exploitation ou d'une carte de conducteur sont encore garanties.

Le même principe s'applique pour toute condamnation judiciaire devenue irrévocable visées par la présente loi. L'information en est transmise par le procureur général d'Etat au ministre.

Ad Art. 22. Immobilisation du taxi ou de la VLC

Le paragraphe 1^{er} de cet article permet aux membres de la Police grand-ducale d'immobiliser un taxi ou une VLC si son conducteur n'a pas sa résidence officielle au Grand-Duché de Luxembourg et est en infraction avec les dispositions du présent texte. Ceci sera aussi le cas s'il n'a pas payé un ou plusieurs avertissements taxés, voire s'il n'est pas en mesure de régler la somme à consigner.

Le paragraphe 2 de cet article attribue aux membres de l'Administration des douanes et accises des droits similaires à ceux octroyés aux membres de la Police grand-ducale en y rajoutant les cas des infractions voire des irrégularités constatées au niveau des documents de bord ou des défauts manifestes de nature à mettre gravement en danger la circulation. De surplus, ils sont en droit d'immobiliser un taxi ou une VLC sur la voie publique en cas de retard de paiement des taxes sur la voiture pour une période de 60 jours ou plus.

Ad Art. 23. Notification et contrôle

Cet article prévoit un contrôle par le ministre de tous les agréments, cartes de conducteurs et licences d'exploitations. Il est opportun que les cartes de conducteurs officielles soient retournées à l'instance qui les a délivrées dans les cas où leur validité n'est pas encore venue à terme.

De plus, le ministre se réserve le droit de pouvoir demander à tout moment tous les documents dont lui ou ses services sont l'auteur.

Ad Art. 24. Traitement des données à caractère personnel

Cet article met en place un registre des exploitants et des conducteurs exploités par le ministère responsable pour le volet des taxis et VLC, et ceci conformément aux dispositions légales en matière de protection des données à caractère personnel.

Par ailleurs, cet article régit l'accès aux systèmes informatiques et base de données afférentes aux fins de la gestion des procédures administratives visées par la présente loi. Il est en particulier prévu que le ministre peut se procurer les informations requises par le biais de l'accès pour les personnes



physiques au registre national des personnes physiques prévu par la loi relative à l'identification des personnes physiques, ainsi que pour les personnes morales par l'accès au registre général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, l'accès aux données du Registre de Commerce et des Sociétés ainsi que le bulletin n° 2 du casier judiciaire. Reste à noter que l'accès à ce dernier fichier nécessite l'accord préalable de l'administré.

Il est à noter que seules les données nécessaires aux différentes démarches sont demandées et sauvegardées à la seule finalité de pouvoir traiter les demandes et de pouvoir garantir la gestion quotidienne des services de taxi et de VLC.

Toutes les données personnelles reçues peuvent être conservées au maximum deux ans après la déchéance de la licence d'exploitation de taxi et de VLC, de la carte de conducteur ou de la déchéance de l'agrément d'intermédiaire de réservation.

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

Ad Art. 25. Dispositions transitoires

Cette mesure vise à stabiliser le secteur et à permettre une transition ordonnée vers le nouveau cadre légal en évitant une surcharge administrative ou une augmentation soudaine du nombre d'exploitants pendant cette période de mise en conformité.

Les mesures prévues dans cet article visent à faciliter la transition vers le nouveau cadre légal tout en garantissant que les conducteurs puissent continuer à travailler pendant la période de mise en conformité.

Le paragraphe 1^{er} permet aux détenteurs d'une carte de conducteur délivrée conformément à la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis, d'échanger leur carte contre une nouvelle carte de conducteur conforme aux dispositions de la présente loi, et ceci dans un délai de six mois. Cette mesure vise à assurer une continuité administrative tout en alignant les documents des conducteurs avec les nouvelles exigences légales.

Le paragraphe 2 introduit une mesure transitoire spécifique pour les conducteurs de VLC employés depuis au moins un an avant l'entrée en vigueur de la loi. Étant donné l'absence d'un cadre légal antérieur régissant leur situation, ces conducteurs ne disposent pas d'un titre équivalent à échanger. Pour remédier à cette situation, ils peuvent solliciter un certificat d'exemption temporaire leur permettant de continuer à exercer leur activité sans avoir immédiatement à détenir la carte de conducteur exigée par la nouvelle législation. Ce certificat, valable pour une durée maximale de deux ans, deviendra caduc dès que le titulaire aura suivi la formation obligatoire prévue par la loi et plus précisément l'article 12. Le non-renouvellement du certificat vise à encourager les conducteurs à se conformer rapidement aux nouvelles exigences. Le délai de deux ans a été spécifiquement choisi pour permettre au centre de formation de traiter efficacement tous les conducteurs nécessitant cette formation.

Ces mesures transitoires assurent une intégration progressive des conducteurs de taxis et de VLC dans le nouveau régime légal, tout en évitant une perturbation de leurs activités professionnelles.



Le paragraphe 3 vise les titulaires d'une licence d'exploitation délivrée conformément à la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis. Ces derniers doivent solliciter une nouvelle licence d'exploitation de taxi dans un délai de neuf mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi. Cette mesure garantit une transition harmonieuse vers le nouveau cadre légal en offrant aux exploitants la possibilité de régulariser leur situation sans interrompre leurs activités. Le délai de neuf mois leur permet de fournir les pièces justificatives requises et de se conformer aux nouvelles obligations administratives tout en continuant à exercer.

Selon le paragraphe 4 et au vu de l'absence d'une licence spécifique pour les VLC ou d'un document attestant de manière formelle l'exercice de l'activité d'exploitant de VLC, cet article permet aux demandeurs qui peuvent prouver qu'ils ont exercé le transport de personnes en VLC durant les deux années précédant l'entrée en vigueur de la présente loi, sur une période de référence de cinq ans, d'obtenir une licence. La justification de cet exercice s'effectue sur la base des relevés journaliers ou tout autre document probant. Le choix du délai de deux ans vise à éviter qu'une vague de nouveaux acteurs n'entre sur le marché juste avant l'entrée en vigueur de la présente loi, dans le but de bénéficier de l'octroi de licences, au détriment des exploitants ayant déjà une activité établie sur le marché local. Cela permet de protéger les professionnels en place tout en régulant l'accès à la profession de manière équitable.

Le paragraphe 5 stipule que les demandes seront traitées selon l'ordre de dépôt, basée sur l'horodatage générée par le système électronique lors de la soumission. L'attribution des licences se fera jusqu'à concurrence du nombre maximal de licences disponibles, conformément aux prescriptions de l'article 7 de la présente loi.

Ad Art.26. Dispositions modificatives

Cet article modifie plusieurs dispositions légales afin d'être conforme au niveau de la législation.

Au paragraphe 1^{er} du présent article, l'article 4 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics est modifié pour adapter la référence légale à la présente loi.

Le 2^e paragraphe modifie le code de la consommation afin d'être conforme au présent texte de la loi.

Ad Art. 27. Dispositions abrogatoires

La loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et modification du code de la consommation est abrogée par la présente loi.

Ad Art. 28. Dispositions finales

L'entrée en vigueur de cette loi est fixée au premier jour du sixième mois suivant sa publication. Ce délai de la mise en œuvre progressive vise à offrir aux acteurs concernés le temps nécessaire pour s'adapter à la législation nouvelle. Il permettra également l'organisation de séances d'information destinées aux professionnels du secteur, la formation adéquate des forces de l'ordre, ainsi qu'une campagne de sensibilisation à l'intention des usagers. Cette approche garantit une transition fluide et harmonieuse vers le nouveau cadre réglementaire, minimisant les perturbations pour toutes les parties prenantes.