



Réponse du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, du Ministre des Classes moyennes et du Ministre de l'Économie à la question parlementaire n° 6164 du 10 mai 2022 de Monsieur le Député Roy Reding.

1. Comment serait-il possible d'envisager la réforme des taxis, notamment la partie qui traite des voitures de location sans chauffeurs, sans la mise préalable d'un cadre juridique régissant l'économie de plateforme et notamment le volet de la concurrence déloyale ?

Concernant la réforme escomptée, il y a lieu de souligner que le projet de loi no7762 portant modification de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis vise à apporter un cadre uniforme aussi bien pour les taxis que pour les voitures de location avec chauffeur. Les voitures de location sans chauffeur ne tombent actuellement pas dans le champ d'application de ce texte.

Dans ce contexte, il est évident que tous les acteurs impliqués dans ces activités doivent respecter les lois et règlements en vigueur au Luxembourg par rapport au droit du travail et en matière de sécurité sociale.

2. Quels sont les dispositifs de contrôle prévus dans le cadre des VLC afin d'éviter une concurrence déloyale envers les entreprises de taxis (heures de travail, autorisation d'établissement, assurance adéquate du véhicule, utilisation exclusivement pour le VLC, etc.)

La réforme prévue du secteur des taxis prévoit une libéralisation intégrale du marché luxembourgeois afin d'éviter les conflits entre les différents aspects légaux des taxis et des VLC et ceci dans le respect de la communication du 4 février 2022 de la Commission Européenne relative à un service local de transport de passagers à la demande (taxis et VLC) performant et durable (2022/C62/01).

De ce fait, le projet prévoit que des réglementations similaires seront applicables pour les taxis et les VLC afin d'éviter de faire une distinction particulière entre ces deux catégories de services de transport. Lors des travaux d'élaboration de ladite réforme, il était important de traiter de façon égale ces deux catégories, afin d'éviter de favoriser l'une rapport à l'autre.

Dans le cadre des travaux législatifs dudit projet de loi, et suite à une multitude d'entrevues avec tous les acteurs concernés, une étude a été lancée en septembre 2021 afin d'apporter des réponses aux questions telles que la mise en œuvre d'une tarification équitable, - aussi bien pour le client que pour les exploitants des services de transport individuel rémunéré, - les conséquences de l'abolition des zones géographiques la limitation des licences d'exploitation de taxi afin d'assurer une croissance de l'offre et une augmentation de la demande. Le résultat de cette étude sera prochainement présenté aux acteurs et apportera entre autres aussi une réponse au volet des plateformes collaboratives.

3) Comment le Gouvernement entend-il contrôler les plateformes collaboratives qui font appel à des voitures qui ne sont pas des taxis ou VLC ?

Le contrôle se fera, *in fine*, sur le terrain par les agents de la Police Grand-ducale ou de l'Administration de la Douane et des Accises qui sont chargés du contrôle des dispositions législatives régissant le secteur. Comme toute course doit être documentée selon les prescriptions légales et que l'équipement des véhicules sera précisément déterminé par la législation, une utilisation d'un véhicule non conforme pourra être sanctionnée. Les sanctions d'une utilisation non conforme sont passibles d'un avertissement taxé de 500€ actuellement. Par ailleurs, l'Inspection du travail et des mines est bien évidemment habilitée, de manière générale, de contrôler à tout moment le respect des dispositions relatives au droit du travail.

4) Est-ce que le Gouvernement est informé de cas dans lesquels des plateformes collaboratives ont été sanctionnées dans plusieurs pays européens, et qui, ont dû suspendre ou arrêter leurs activités ?

Le Gouvernement suit bien évidemment de près les développements dans ce secteur dans les autres pays.

5) Depuis 2017, toute nouvelle licence est une licence dite « zéro émissions ». Toutefois, force est de constater qu'il n'existe à ce jour aucune infrastructure de recharge dédiée aux véhicules visés. Est-ce que le Gouvernement envisage de redresser cette situation et, si oui, comment et dans quels délais ?

Pour l'instant, aucune borne de charge accessible au public est dédiée exclusivement à la recharge de taxi 100% électriques ou de type plug-in hybride, cependant avec plus que 1300 points de charge, le Grand-Duché dispose actuellement d'un des réseaux de bornes le plus dense en Europe et cette infrastructure peut évidemment aussi être utilisée par les chauffeurs de taxi. Le nouveau régime d'aides prévu en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques prévoit des montants financiers substantiels pour densifier davantage le réseau et prévoit aussi des possibilités pour dédier dans certains cas des infrastructures de charge à certaines catégories de véhicules.

6) Dans l'hypothèse d'une libéralisation du nombre de licences, telles que prévue dans le projet de loi, est-ce qu'une augmentation subséquente des stationnements pour taxis est prévue ? Actuellement le ratio est d'une place de stationnement pour quatre licences.

Le nombre d'emplacements pour taxis n'est pas prescrit par une législation. Si toutefois une pénurie d'emplacements devrait être constatée à des endroits bien définies, il incomberait cependant à la Fédération des Taxis de négocier des emplacements supplémentaires avec les administrations communales concernées, étant donné que les emplacements pour taxis relèvent, mis à part de la Gare centrale et de l'Aéroport, de la compétence communale.

7) Dans l'hypothèse d'une libéralisation du nombre de licences, est-ce que le Gouvernement prévoit de verser des compensations financières au profit des sociétés qui ont réalisé des investissements par rapport à la date de validité des licences, tout en sachant que les investissements ne seront dès lors plus rentables ?

Le projet de loi ne prévoit pas le versement de compensations financières. Étant donné que les licences actuelles garderont leur validité et qu'aucune valeur pécuniaire ne peut être associée à une licence, aucune compensation ne s'impose.

Luxembourg, le 7 juillet 2022

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) François Bausch