

Objet: Projet de loi n° 6588 portant
a) organisation du secteur des services de taxis et
b) modification du Code de la consommation (4141PEM).

*Saisine : Ministre du Développement Durable et des Infrastructures
(18 juin 2013)*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

L'objet du projet de loi sous avis est de créer un nouveau cadre légal pour l'organisation des services de taxis et ce pour améliorer l'organisation du marché, d'une part, et mieux appréhender les besoins de la clientèle au point de vue de l'étendue des services et de l'attractivité des prix, d'autre part.

Résumé synthétique

La Chambre de Commerce salue la volonté affichée par les auteurs du projet de loi de réformer l'organisation des services de taxis, alors que cette réforme était devenue indispensable dans un secteur dont l'organisation est parfois qualifiée de surannée ou de chaotique. Cela semble d'autant plus important que le service des taxis constitue souvent le premier contact des clients venant de l'étranger avec le Grand-Duché de Luxembourg et que celui-ci est donc devenu par la force des choses une sorte de « vitrine » du pays.

Ainsi, la Chambre de Commerce félicite les auteurs du projet de loi d'offrir enfin au client la possibilité de choisir son taxi en fonction de ses critères et de l'offre afférente, supprimant en conséquence le principe de la tête de file pour le client. Ceci étant, la Chambre de Commerce relève toutefois le manque de précision de la disposition en question et les difficultés pratiques que l'abandon du principe de tête de file risque de susciter, alors que les taxis sont souvent garés pare-choc contre pare-choc.

La Chambre de Commerce se réjouit également de la mise en place d'exigences plus strictes concernant la capacité et l'honorabilité professionnelle tant des exploitants que des chauffeurs de taxis qui permettront certainement au Luxembourg de mieux valoriser son service de taxis. A cet égard, elle salue tout particulièrement l'introduction d'un cours de formation pour les exploitants de taxis et d'une séance d'information obligatoire pour les conducteurs de taxis, même si elle s'interroge dans le même temps sur la durée et les modalités de mise en œuvre de ces formations. Néanmoins, si la Chambre de Commerce salue les exigences plus strictes quant aux critères d'obtention d'une licence d'exploitation de taxis, elle se doit aussi de souligner que les nouvelles exigences en matière d'honorabilité de l'exploitant de taxi lui semblent superflues au vu des exigences déjà instaurées par la loi du 2 septembre 2011 règlementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

La Chambre de Commerce se doit aussi de remarquer que certains objectifs poursuivis par les auteurs du projet de loi ne sont pas atteints. Ceci est notamment le cas de la stimulation de la liberté entrepreneuriale et la liberté de la concurrence qui ont été désavouées au profit

d'une division en zones dont les modalités de mise en œuvre ne sont pas précisées. Actuellement, le chargement de clients peut en effet être effectué seulement sur un emplacement de stationnement de taxis situé dans la commune de délivrance de l'autorisation. Le lieu du déchargement est quant à lui libre. Par contre, dès lors que les services de taxis sont faits sur demande écrite ou téléphonique préalable, les lieux tant de chargement que de déchargement sont libres. Le projet de loi sous avis ne modifie pas ces principes, mais tend à modifier géographiquement la zone de prise en charge, ce qui aura *de facto* pour effet de fermer l'accès au marché pour les professionnels qui ne seront pas en possession du précieux sésame, sans que les critères fondant ces choix ne soient par ailleurs connus.

Ceci a évidemment pour effet de créer une insécurité juridique et ne lève pas les entraves existantes à l'exercice du libre jeu de la concurrence.

La division en zones qui ne change donc pas dans son principe, mais quant à ses modalités, a également pour effet de limiter le choix des consommateurs dans les situations imprévues pour lesquelles aucune commande, notamment par téléphone, n'a pu être effectuée au préalable. Ainsi les clients potentiels verront passer des taxis qui ne seront pas autorisés à s'arrêter parce que transitant par une zone qui n'est pas celle couverte par leur autorisation. Ceci va sans aucun doute susciter l'incompréhension au sein d'une clientèle étrangère, voire même autochtone, et pourrait par conséquent nuire à l'image du Grand-Duché.

La Chambre de Commerce se doit encore de noter que la liberté tarifaire annoncée n'est ni ancrée dans le texte de loi même, ni, à suffisance, dans les modalités relatives à l'échange de licence.

La Chambre de Commerce relève finalement que plusieurs exigences proposées par les auteurs du projet de loi sous avis semblent disproportionnées par rapport aux objectifs du projet et contraires au principe de simplification administrative. Ceci est notamment le cas de l'article 7 qui prévoit qu'une licence d'exploitation ne sera valable que pour un seul taxi et qui détaille également la procédure - jugée excessivement complexe - de remplacement temporaire d'un taxi. Il en va encore de même pour différentes dispositions du projet qui prévoient l'obligation pour l'exploitant de taxi d'envoyer ses courriers par lettre recommandée avec avis de réception. Ces exigences sont en effet coûteuses, injustifiées et contraires à la simplification administrative.

En conclusion, la Chambre de Commerce salue la volonté de réforme de l'organisation des services de taxis, alors que certains efforts avaient déjà été faits par rapport aux taxis desservant l'aéroport ou dans le cadre des dialogues entamés concernant les services de la ville de Luxembourg, sans que la situation n'ait été clarifiée sur le plan national. Cependant, alors qu'il s'agit d'une réforme attendue depuis longtemps, la Chambre de Commerce déplore qu'elle ne soit pas plus aboutie.

* * *

La Chambre de Commerce ne peut marquer son accord au projet de loi que sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

Appréciation du projet de loi :

	Incidence
Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	- ¹
Impact financier sur les entreprises	+/- ²
Transposition de la directive	n.a.
Simplification administrative	-
Impact sur les finances publiques	n.a.
Développement durable	n.a.

Légende :

++	Très favorable
+	Favorable
0	Neutre
-	Défavorable
--	Très défavorable
n.a.	Non applicable

Considérations générales

Les services de taxis au Luxembourg sont aujourd'hui réglementés par les dispositions de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis.

Dans ce cadre, ce sont les communes qui peuvent fixer par règlement communal à approuver par les ministres ayant les transports et l'intérieur dans leurs compétences, notamment le nombre maximum de taxis, l'autorisation, le retrait de cette autorisation.

Le chargement de clients peut actuellement être effectué seulement sur un emplacement de stationnement de taxis situé dans la commune de délivrance de l'autorisation ou sur simple signe du client à plus de cinquante mètres d'un tel emplacement. Le lieu du déchargement est quant à lui libre.

Par contre, dès lors que les services de taxis sont faits sur demande écrite ou téléphonique préalable, les lieux tant de chargement que de déchargement sont libres.

Ces principes demeurent inchangés, les auteurs du projet de loi prévoyant seulement de modifier les modalités géographiques de la division en zones.

¹ Une division en zones limite par la force des choses la concurrence. En outre, une telle division ne devrait pas avoir un impact positif sur l'image du pays perçue par les consommateurs qui héant un taxi verraient celui-ci obligé de poursuivre sa route sans s'arrêter parce qu'il ne ferait que transiter par une zone qui n'est pas celle pour laquelle l'autorisation d'exploitation lui a été accordée.

² Les dispositions visées en note de bas de page 1 devraient également impacter négativement les finances des entreprises concernées par les changements de limite dans la détermination des zones.

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

Il s'avère que la situation actuelle n'est pas toujours claire et ne permet pas l'exercice du libre jeu de la concurrence. Certains parlent même d'une organisation surannée et chaotique engendrant une réputation négative, notamment vis-à-vis des clients venant de l'étranger, pour qui le service des taxis constitue souvent le premier contact avec le Grand-Duché de Luxembourg et qui est devenu par la force des choses une sorte de « vitrine » du pays. En effet, les services de taxis servent tant les résidents luxembourgeois, pour leurs déplacements privés ou professionnels, que les voyageurs de passage, lors de leurs déplacements touristiques et professionnels. Il s'agit donc d'un service d'intérêt collectif qui se doit de contribuer à maintenir la bonne image du Luxembourg aussi bien à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.

L'objectif affiché de la réforme est d'assurer autant que faire se peut une offre étendue et variée de prestations de services de taxi, tout en maintenant le niveau de qualité des prestations.

A cet égard, la Chambre de Commerce se doit de noter que les objectifs des auteurs du projet de loi ne sont malheureusement que partiellement atteints.

En effet, s'il est certain que la mise en place d'exigences plus strictes concernant la capacité et l'honorabilité professionnelle tant des exploitants que des chauffeurs de taxis est plus que positive et permettra certainement au Luxembourg de mieux valoriser son service de taxis, même si ces dispositions suscitent des observations par ailleurs dont il sera fait état dans le commentaire des articles 3 à 5, d'autres objectifs semblent quant à eux avoir été oubliés.

Ceci est notamment le cas de la stimulation de la liberté entrepreneuriale et la liberté de la concurrence qui semblent avoir été désavouées au profit d'une division en zones dont les modalités de mise en œuvre ne sont pas précisées.

Le projet de loi prévoit en effet que le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est divisé en treize zones au maximum et que celles-ci sont arrêtées par règlement grand-ducal.

En outre, le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone est déterminé pour chaque zone, ce nombre maximal ainsi que les modalités de sa fixation étant également à arrêter par règlement grand-ducal.

Malheureusement, les projets de règlements grand-ducaux en question n'ont pas été soumis parallèlement à l'avis de la Chambre de Commerce, de sorte que celle-ci n'a pas une vue globale des dispositions projetées, ce qu'elle regrette.

En tout état de cause, la Chambre de Commerce observe qu'une division en zones - maintenue quant à son principe - implique en soi un cloisonnement du marché et donc une entrave au libre jeu de la concurrence, Les modalités n'en sont en outre pas précisées, ce qui est inacceptable en l'état.

Finalement, la limitation géographique de la zone de prise en charge a pour effet de restreindre le choix des consommateurs dans les situations pour lesquelles aucune commande n'a pu être effectuée préalablement, notamment par téléphone. En effet, des clients potentiels verront passer devant eux des taxis qui ne seront pas autorisés à s'arrêter parce que transitant

par une zone qui n'est pas celle couverte par leur autorisation. Ceci pourrait par ailleurs ternir l'image du Grand-Duché.

Commentaire des articles

Concernant l'article 2, paragraphe (2)

Le paragraphe (2) de l'article 2 a pour objectif de préciser la manière dont la prise en charge des clients doit être effectuée sur un emplacement de taxi.

Tout comme le législateur, la Chambre de Commerce est d'avis que le client doit pouvoir choisir librement le taxi dans lequel il souhaite monter. La Chambre de Commerce salue donc la volonté des auteurs du projet de loi d'offrir au client la possibilité de choisir son taxi en fonction de ses critères et de l'offre afférente, basée notamment sur les tarifs qui sont désormais libres, nonobstant les problèmes pratiques que ceci posera, alors que les taxis seront le plus souvent garés pare-choc contre pare-choc.

La Chambre de Commerce se doit néanmoins de constater l'existence d'une contradiction ou, à tout le moins, d'une incohérence, due au fait que les auteurs du projet de loi prévoient d'une part que la prise en charge³ doit se faire d'après le système de la tête de file et, d'autre part, que les clients ont le choix de prendre tout taxi autre que le premier se trouvant dans la file.

Dans le commentaire de l'article 2, les auteurs du projet de loi précisent que le système de la tête de file ne serait obligatoire que pour les exploitants et chauffeurs de taxis, en vue de garantir le bon ordre dans le stationnement des taxis⁴, alors que le client lui-même n'est pas tenu de prendre le premier taxi de la file, mais a le libre choix et peut décider notamment en fonction du tarif appliqué par le taxi ou de critères environnementaux d'en choisir un autre.

La Chambre de Commerce recommande aux auteurs du projet de loi d'exprimer cette nuance plus clairement au sein même du texte de loi afin d'éviter une certaine insécurité juridique.

D'autre part, même si la Chambre de Commerce salue le principe de la liberté de choix, elle se pose néanmoins des questions quant à l'application pratique de celui-ci, ainsi que précisé ci-dessus.

Concernant les articles 3 à 5

La Chambre de Commerce salue l'introduction de conditions strictes pour l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi, notamment en ce qui concerne la capacité professionnelle de l'exploitant de taxi.

³ Souligné par la Chambre de Commerce.

⁴ Souligné par la Chambre de Commerce.

Ces exigences sont en effet indispensables pour assurer le sérieux de l'exploitant et garantir un certain niveau de prestations nécessaire à la bonne image du pays, notamment vis-à-vis des clients venant de l'étranger et pour qui le service de taxis constitue un premier contact avec le Grand-Duché.

Néanmoins, la Chambre de Commerce souhaite relever que l'honorabilité est un critère qui est déjà vérifié par le Ministère des Classes Moyennes et du Tourisme en vertu des dispositions de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales. L'article 6 (4) de cette loi prévoit déjà que « *toute condamnation définitive, grave ou répétée en relation avec l'activité exercée* » affecte d'office l'honorabilité professionnelle du dirigeant. La Chambre de Commerce se doit dès lors de considérer l'énumération faite à l'article 4 (2) du projet de loi concernant les nouvelles exigences en matière d'honorabilité comme superflue.

En outre, la Chambre de Commerce s'interroge également sur la durée et les modalités de mise en œuvre du cours de formation instauré par l'article 5 et pour lequel rien ne semble avoir été prévu, ni dans la loi elle-même, ni au sein d'un éventuel règlement grand-ducal. Elle note de surcroît que le paragraphe (2) de ce même article 5 prévoit que la *participation* à ce cours est attestée par un certificat, laissant à penser que le cours n'appelle qu'une obligation de présence et non pas une obligation de réussite, ce qui est incohérent avec le paragraphe (1) qui lui prévoit la « *démonstration du suivi, avec succès* » du cours de formation. La Chambre de Commerce en appelle donc à des clarifications sur ce point.

Enfin, la Chambre de Commerce souhaite attirer l'attention des auteurs du projet de loi quant à la directive relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles qui régit entre autres les conditions d'accès et d'exercice des professions réglementées à l'attention des ressortissants d'autres Etats membres de l'Union européenne dûment habilités à exercer l'activité d'exploitant de taxi dans leur pays d'origine.

Concernant l'article 6, paragraphe (1)

L'article 6 décrit la procédure à suivre pour l'attribution d'une licence d'exploitation de taxi.

La Chambre de Commerce s'interroge quant à la raison pour laquelle le législateur a ici introduit l'exigence d'une demande envoyée par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception pour l'obtention d'une licence d'exploitation de taxi.

Il y a lieu de relever que cette exigence est non seulement coûteuse pour l'intéressé, mais aussi contraire à la volonté de simplification administrative mise en place dans le but d'améliorer la compétitivité de l'économie luxembourgeoise.

La Chambre de Commerce remarque également que cette contrainte n'est nulle part formulée dans la loi du 2 septembre 2011 sur l'autorisation d'établissement et que le législateur crée par conséquent ici une discrimination injustifiée entre les exploitants de taxis et les entrepreneurs exerçant d'autres professions visées par la loi du 2 septembre 2011 précitée.

D'autre part, concernant la liste des pièces devant appuyer la demande de licence d'exploitation de taxi d'une personne morale, la Chambre de Commerce se demande s'il ne serait pas opportun de prévoir la possibilité d'envoyer un *projet* des statuts de la personne morale au lieu d'une copie des statuts.

En effet, cette exigence pourrait contraindre une personne à créer sa société – et à engager, par la même occasion, de nombreux frais – avant même de savoir si elle obtiendra la licence d'exploitation et alors qu'elle risque de se voir refuser l'octroi de cette licence.

Concernant l'article 7, paragraphe (2)

Le paragraphe (2) de l'article 7 prévoit tout d'abord que « *la licence d'exploitation de taxi n'est valable que pour un seul taxi* », ce qui signifie que l'exploitant d'une entreprise de plusieurs dizaines ou centaines de taxis devra répéter les mêmes démarches administratives

pour chacun de ses taxis. Cette exigence est jugée disproportionnée et contraire au principe de simplification administrative par la Chambre de Commerce.

Le même paragraphe (2) prévoit ensuite un mécanisme dérogatoire pour les cas d'indisponibilité temporaire d'un taxi. La Chambre de Commerce considère que la procédure projetée pour le remplacement temporaire d'un taxi qui ne peut être mis en service est excessivement complexe et qu'elle ne pourra pas être mise en pratique de manière optimale.

Pour ces différentes raisons, la Chambre de Commerce considère que ces dispositions devraient être supprimées.

Concernant l'article 7, paragraphe (3)

Le paragraphe (3) de l'article 7 restreint territorialement le champ d'activité des entreprises de taxis en leur interdisant de prendre en charge des clients sur le territoire d'une zone autre que celle pour laquelle leur licence d'exploitation est valable (excepté pour les demandes radiotéléphoniques, téléphoniques, écrites ou pour les demandes effectuées par tout autre moyen électronique).

Cela implique non seulement qu'un taxi ne pourra pas prendre un client sur un emplacement de taxi situé en dehors de la zone pour laquelle il a une licence d'exploitation, mais également que le taxi qui est hélé par un client à plus de 50 mètres d'un emplacement de taxi, mais en dehors de sa zone d'exploitation, ne pourra pas s'arrêter pour faire monter ce client.

De l'avis de la Chambre de Commerce, cette limitation géographique de la zone de prise en charge a pour effet d'entraver l'exercice du libre jeu de la concurrence et de limiter le choix des consommateurs dans les situations imprévues pour lesquelles aucune commande orale ou écrite n'a pu être effectuée préalablement.

De plus, sachant que le service des taxis constitue souvent le premier contact des clients venant de l'étranger avec le Luxembourg et, par conséquent, contribue à l'image extérieure du pays, la Chambre de Commerce se demande comment justifier le fait que plusieurs taxis pourront passer devant un client sans s'arrêter alors qu'ils sont vides, simplement parce qu'ils ne sont pas dans leur zone d'exploitation.

Concernant l'article 8

Le paragraphe (1) de l'article 8 du projet de loi sous avis dispose que : « *Pour la détermination de la validité géographique et du nombre de licences d'exploitation de taxi, le*

territoire du Grand-Duché de Luxembourg est divisé en treize zones au maximum. Ces zones sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

La Chambre de Commerce regrette le fait que, alors même que le zonage est au cœur du projet de loi, le règlement grand-ducal prévoyant le nombre de zones et le nombre de licences accordées pour chaque zone ne lui ait pas été simultanément soumis pour avis.

Les auteurs du projet de loi précisent simplement à cet égard que la segmentation et le nombre de licences à attribuer seront définis en fonction d'une offre satisfaisante de services de taxis dans des régions moins peuplées et du nombre de clients potentiels ainsi que des flux des transports publics.

La Chambre de Commerce aurait souhaité avoir plus de précisions sur les critères qui seront utilisés afin de déterminer le nombre de zones et d'autorisations.

La Chambre de Commerce se demande en outre notamment quels seront les critères utilisés pour identifier les personnes qui pourront valablement demander une licence pour une zone d'exploitation déterminée. Les auteurs du projet de loi ne précisent en effet pas si l'exploitant doit demander une licence pour la zone dans laquelle se trouve le siège social de son exploitation ni si un exploitant peut demander une licence pour plusieurs zones.

Selon la Chambre de Commerce, cette absence de critères risque d'aboutir à une situation chaotique et incertaine. Par conséquent, elle souhaite que des clarifications soient apportées également à ce sujet.

En outre, il est évident que la limitation du nombre de licences octroyées pour une zone territoriale va avoir pour conséquence de fermer l'accès au marché à un certain nombre de professionnels. Ceci va également créer une barrière à l'entrée – et ce malgré la proposition des auteurs du projet de loi de mettre en place une liste d'attente.

Enfin, la Chambre de Commerce réitère les remarques formulées par elle dans son commentaire de l'article 7, paragraphe (3) et insiste sur le fait que cette restriction territoriale a pour conséquence de cloisonner géographiquement le marché et de limiter l'accès à certaines zones aux entreprises qui ne détiennent pas de licence pour cette zone particulière, ce qui est contraire au principe de libre concurrence.

Par conséquent, même si les auteurs du projet de loi sous avis considèrent que l'absence de zonage engendrerait un risque de désertification de services de taxis dans certaines régions, la Chambre de Commerce est d'avis qu'à défaut de supprimer complètement le système de zonage, il serait pertinent de le revoir et de l'adapter pour éviter les situations d'incertitude.

Concernant l'article 9

L'article 9 introduit l'obligation pour le conducteur de taxi d'être titulaire d'une carte de conducteur de taxi qu'il devra afficher visiblement durant son service.

La Chambre de Commerce salue cette évolution qui permet, d'une part, de conditionner l'accès à la profession de chauffeur de taxi aux seules personnes respectant des critères prédéfinis et, d'autre part, d'identifier plus facilement le conducteur et d'assurer un relais facile en cas de réclamation.

Néanmoins, la Chambre de Commerce souhaite mentionner que les critères d'octroi énumérés au point (c) du second paragraphe, à savoir « *les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour la conduite d'un taxi* », paraissent peu clairs et ne se distinguent

pas réellement des critères mentionnés au point (d), c'est-à-dire des exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle.

Concernant les articles 10 à 13

La Chambre de Commerce salue l'introduction de conditions strictes pour l'obtention d'une carte de conducteur de taxi, notamment en ce qui concerne l'honorabilité et la capacité professionnelle du conducteur.

Elle salue tout particulièrement l'introduction d'une séance d'information obligatoire organisée par le ministre et portant notamment sur la législation relative au secteur des taxis, l'accueil des clients et la gestion des conflits.

Ces exigences d'honorabilité et de formation sont en effet indispensables pour maintenir un certain niveau de qualité et pour attester du sérieux des conducteurs de taxi, ce qui aura certainement un impact positif sur l'image du Luxembourg, notamment vis-à-vis des clients venant de l'étranger pour qui le service de taxis constitue un premier contact avec le Grand-Duché et qui font de ce fait en quelque sorte œuvre de « vitrine » du pays.

Comme pour la formation destinée aux exploitants de services de taxis, la Chambre de Commerce s'interroge néanmoins sur la durée et les modalités de mise en œuvre de la séance d'information prévue à l'article 11 pour laquelle rien ne semble avoir été prévu, ni dans la loi elle-même, ni au sein d'un éventuel règlement grand-ducal.

Concernant l'article 14

La Chambre de Commerce regrette que le projet de règlement grand-ducal prévu par l'article 14 et relatif à la détermination des droits et devoirs du conducteur de taxi ne lui ait pas été transmis simultanément pour avis.

Concernant l'article 15, paragraphes (3) et (5)

La Chambre de Commerce estime que les termes SNCH (dans le paragraphe (3)) et SNCA (dans le paragraphe (5)) devraient être définis à l'article 1^{er} du texte de loi, pour plus de clarté et de lisibilité.

Concernant l'article 16, paragraphe (1)

La Chambre de Commerce ne comprend pas le renvoi fait dans le paragraphe (1) de l'article 16 au paragraphe (3) et s'interroge quant à savoir s'il ne s'agirait pas d'une erreur de renvoi.

Concernant l'article 17

La Chambre de Commerce comprend de l'exposé des motifs que les tarifs appliqués par les taxis seront libres à l'avenir et ne feront plus l'objet d'une réglementation fixant des tarifs maxima ou autre.

La Chambre de Commerce se doit de noter que cette liberté tarifaire n'est nulle part mentionnée de manière explicite dans le texte du projet de loi et suggère par conséquent aux auteurs d'ajouter ce principe à l'article 17 ou de créer un nouvel article juste avant ce dernier.

Concernant l'article 23, paragraphe (2)

La Chambre de Commerce relève une faute typographique au premier alinéa du paragraphe (2). Il faudrait selon elle supprimer la virgule dans la phrase « Ces infractions sont, appelées contraventions graves ». Elle propose en outre de relibeller cette phrase comme suit : « *Ces infractions sont qualifiées de contraventions graves* ».

Concernant l'article 27, paragraphe (2)

L'article 27, paragraphe (2) prévoit que l'autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 peut être échangée, pour la même durée de validité *et la même zone*, contre une licence d'exploitation de taxi au sens de la nouvelle loi.

Etant donné qu'il est prévu de modifier et d'élargir les zones existantes par rapport à la situation actuelle, la Chambre de Commerce s'étonne du fait que rien ne semble prévu pour accompagner ce changement ni pour déterminer dans quelle mesure et selon quelles modalités l'échange de licence demeurera possible à cet égard (notamment en fonction du nombre maximal de licences prévu par zone ou des limites géographiques des nouvelles zones par rapport aux anciennes). Elle se pose en outre la question de savoir ce qu'il advient des licences qui ne seront pas échangées dans ce laps de temps.

La Chambre de Commerce est par conséquent d'avis que ces points mériteraient également d'être clarifiés.

Concernant l'article 28, paragraphe (2)

Comme pour l'article 6, la Chambre de Commerce se demande pour quelles raisons le législateur a ici introduit l'exigence d'une demande envoyée par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception.

Elle relève à nouveau que cette exigence est coûteuse pour l'intéressé et contraire à la volonté de simplification administrative.

* * *

La Chambre de Commerce ne peut marquer son accord au projet de loi que sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

PEM/DJI