Secrétariat du Grand Conseil **PL 12649-A**

Date de dépôt : 16 août 2021

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)

Rapport de M^me^ Caroline Marti

ATAR ROTO PRESSE – 100 ex. – 09.21

Table des matières

INTRODUCTION 5

PRÉSENTATION DU DÉPARTEMENT 5

PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR CE PROJET DE LOI 6

Passage d'un système d'annonce à un système d'autorisation d'exploiter pour les diffuseurs de courses 6

Commande préalable des VTC 7

Prix des courses 7

Location des plaques de taxi (bail à ferme) 8

Contrôles et sanctions 8

Aéroport 9

LECTURE ARTICLE PAR ARTICLE 9

CHAPITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES 9

Art. 1 But 9

Art. 2 Champ d'application 11

Art. 3 Autorités compétentes 12

Art. 4 Entraide administrative 12

Art. 5 Définitions 13

CHAPITRE II ACCÈS AUX PROFESSIONS 16

Art. 6 Principes 16

SECTION 2 CHAUFFEURS 17

Art. 7 Carte professionnelle 17

Art. 8 Diplômes et examens 19

Art. 9 Organisation des examens 22

SECTION 2 ENTREPRISES DE TRANSPORT 22

Art. 10 Autorisation d'exploiter 22

SECTION 3 ENTREPRISES DE DIFFUSION DE COURSES 25

Art. 11 Autorisation d'exploiter 25

SECTION 4 IMMATRICULATION 28

Art. 12 Immatriculation des taxis 28

Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public 28

Art. 14 Immatriculation des voitures de transport avec chauffeur 33

SECTION 5 OFFREURS EXTERNES 34

Art. 15 Dispositions générales 34

Art. 16 Offreurs confédérés 34

Art. 17 Offreurs étrangers 36

CHAPITRE III EXERCICE DES PROFESSIONS 38

SECTION 1 DISPOSITIONS COMMUNES 38

Art. 18 Obligations relatives aux voitures *38*
Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients *40*
SECTION 2 DROITS ET OBLIGATION SPÉCIFIQUES AUX TAXIS 41
Art. 20 Usage du domaine public *41*
Art. 21 Obligation relatives aux voitures *42*
Art. 22 Prix des courses *42*
Art. 23 Obligation vis-à-vis des clients *44*
SECTION 3 DROITS ET OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES AUX VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEURS 44
Art. 24 Usage du domaine public *44*
Art. 25 Obligation relatives aux voitures *45*
Art. 26 Prix des courses *45*
SECTION 4 DROITS ET OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT 46
Art. 27 Obligations générales *46*
Art. 28 Obligation vis-à-vis du personnel *47*
Art. 29 Tenue d'un registre *47*
SECTION 5 DROITS ET OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES AUX ENTREPRISES DE DIFFUSION DE COURSES 48
Art. 30 Obligations générales *48*
Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel *48*
Art. 32 Tenue d'un registre *48*
CHAPITRE IV AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE 51
Art. 33 Prescriptions autonomes *51*
CHAPITRE V MILIEUX PROFESSIONNELS 54
Art. 34 Consultation et participation des milieux professionnels *54*
CHAPITRE VI EMOLUMENTS ET TAXE ANNUELLE 55
Art. 35 Emolument *55*
Art. 36 Taxe annuelle *55*
CHAPITRE VII CONTRÔLE 56
Art. 37 Obligation de collaborer *56*
Art. 38 Constats d'infraction *56*
CHAPITRE VIII DONNÉES PERSONNELLES 57
Art. 39 Traitement des données personnelles *57*
CHAPITRE IX MESURES ET SANCTIONS 57
Art. 40 Dispositions pénales *57*
Art. 41 Mesures administratives *57*
Art. 42 Prescription *59*
CHAPITRE X DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES 59
Art. 43 Dispositions d'application *59*
Art. 44 Clause abrogatoire *59*

Art. 45 Entrée en vigueur *59*
Art. 46 Dispositions transitoires *59*

AUDITIONS **60**
UNION DES TAXIS GENEVOIS 60
TAXIPHONE SA 66
ASSOCIATION GENEVOISE DES VTC 70
ASSOCIATION DES CHAUFFEURS DE TAXI SANS PLAQUES À GENÈVE (C.T.S.P.G) 72
FÉDÉRATION GENEVOISE DES ASSOCIATIONS DE PERSONNES HANDICAPÉES ET DE LEURS PROCHES (FÉGAPH) 75
UBER SWITERLAND 79
COOPÉRATIVE TAXIS 202 85
ASSOCIATION DU MILIEU PROFESSIONNEL DES TAXIS GENEVOIS 88
SYNDICAT UNIA 91
LYMO 97

PRISE DE POSITION DU DÉPARTEMENT SUITE AUX AUDITIONS **104**

VOTE D'ENTRÉE EN MATIÈRE **112**
2E DÉBAT 112

DISCUSSIONS SUR LA SUPPRESSION DU BAIL À FERME **212**

3E DÉBAT **214**
VOTE FINAL 236

CONCLUSION **236**

INDEX **238**

ANNEXES **239**

Mesdames et
Messieurs les députés,

Introduction

La commission des transports du Grand Conseil a étudié et traité le PL 12649 lors de 22 séances de commission entre avril 2020 et janvier 2021. Les séances se sont tenues sous la présidence de Mme Marjorie de Chastonay et la vice-présidence de M. Alexandre de Senarclens. Les travaux se sont déroulés en présence de M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat (DSES), M. Jean-Christophe, secrétaire général, M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN, et Mme Ingrid Unterlerchner, juriste à l'OCIRT. La commission les remercie chaleureusement pour l'appui qu'elle et ils lui ont apporté dans le cadre de ses travaux. Les remerciements de la commission vont également à Mme Mariama Laura Diallo, procès-verbaliste, pour la qualité de son travail.

Présentation du département

M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat – DSES, M. Jean-Christophe Bretton, secrétaire général adjoint chargé du marché du travail et du commerce, M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN

M. Poggia explique le retard du rapport divers (RD 1327) qui, selon la LTVTC, aurait dû être déposé 2 ans après l'entrée en vigueur de la loi, soit en juillet 2019, par le souhaite du département de faire coïncider le dépôt du rapport et la proposition de modification législative.

Il souligne le remaniement de la structure de la loi pour en faciliter la lecture. Il indique que la crise sanitaire a très fortement touché les chauffeur-euse-s de taxi mais ceux/celles-ci souffraient au préalable d'une concurrence que ce PL vise à corriger en établissant une concurrence plus saine entre les taxis et les VTC. M. Poggia rappelle que le droit constitutionnel suisse nous empêche d'établir une limitation du nombre de VTC (numerus clausus) tel que c'est le cas des pour les chauffeur-euse-s de taxi qui bénéficient d'un usage accru du domaine public. Des exigences et réglementations peuvent toutefois être imposées, par exemple pour protéger la clientèle.

M. Poggia avertit que cette loi ne va pas régler tous les problèmes. Les VTC continueront à exister ce qui est une bonne chose puisqu'ils ont permis une amélioration des prestations offertes au public. Un travail d'autocritique et d'introspection reste à faire pour les taxis afin que leurs offres correspondent aux attentes de la population, notamment la possibilité de

connaître les coûts des courses à l'avance ou de les commander sur des plateformes en ligne.

M. Poggia indique que les associations de taxis ont toute une série de doléances et revendications notamment quant à l'application de la loi. Par exemple, l'usage accru du domaine public doit pouvoir être contrôlé pour éviter que les VTC en fassent indûment usage. Actuellement, les chauffeur-euse-s de taxi ont le sentiment de verser une redevance de 1400 francs (taxe annuelle pour l'usage accru du domaine public) sans avoir de véritables avantages en contrepartie.

M. Poggia mentionne également les lieux emblématiques et critiques pour l'activité des taxis (par exemple l'Aéroport) qui seront mieux réglementés grâce au projet de loi. L'arrivée et la sortie de la zone de l'aéroport sont problématiques et les taxis se plaignent du fait que les VTC se tiennent à proximité immédiate, ce qui amène les clients à commander un VTC dès leur arrivée.

Principales modifications apportées par ce projet de loi

Passage d'un système d'annonce à un système d'autorisation d'exploiter pour les diffuseurs de courses

Au sujet de la prise en charge des charges sociales, M. Poggia indique que la problématique UBER n'est pas encore réglée, ni judiciairement, ni par la loi cantonale car la distinction entre le salarié et l'indépendant relève du droit fédéral. Il est indispensable que le travailleur soit affilié à une caisse de compensation. UBER s'est plein du système d'annonce quand une entreprise arrive sur le marché. UBER est présent sur le marché depuis 2017 et s'agace qu'on leur demande de rendre des comptes aujourd'hui. Ce que vise désormais la loi est un contrôle en amont. Cette nouvelle disposition est matérialisée à l'article 10 du projet de loi qui prévoit non plus une obligation d'annonce pour les entreprises de diffusion de courses mais un système d'autorisation d'exploiter. Ainsi, un examen sera fait pour vérifier s'il s'agit véritablement d'une entreprise de diffusion de courses ou s'il s'agit en réalité d'une entreprise de transport. Cela permettra de faire en sorte que les charges sociales soient clairement payées par celui qui doit les payer : si c'est une entreprise de transport, les charges sociales doivent être payées par l'entreprise alors que s'il s'agit d'un diffuseur de courses, les indépendants doivent s'acquitter des charges sociales. Jusqu'à présent, il suffisait de s'annoncer pour exercer et ce n'était que sur demande de l'autorité que les justificatifs étaient présentés pour que la qualification juridique puisse être examinée. C'est l'un des points fondamentaux de cette nouvelle loi. La

distinction entre l'entreprise de transport et le diffuseur de course sera clairement établie et l'examen se fera à l'arrivée sur le marché et non pas en cours de route lorsqu'une situation de fait s'installe comme cela a été le cas pour UBER.

Cette situation d'incertitude juridique est rendue encore plus problématique avec la situation de crise COVID. En effet, les chauffeur-euse-s, indépendant-e-s selon UBER, salariés selon le département, ne cotisent pas aux caisses de compensation parce qu'UBER ne paie pas les charges sociales et que les caisses de compensation, qui ne reconnaissent pas les chauffeur-euse-s comme étant indépendants refusent de les affilier. De ce fait, ces personnes ne reçoivent aujourd'hui aucune prestation, contrairement aux chauffeur-euse-s de taxi qui, en tant qu'indépendant-e-s, touchent les allocations perte de gain. Il juge cette situation inadmissible et la crise sanitaire a démontré à quel point ce caractère scandaleux peut avoir des conséquences dans la vie quotidienne de ces personnes. Le canton doit donc pouvoir examiner la nature juridique de la relation entre le diffuseur de course, l'entreprise de transport et les personnes qui travaillent pour elles.

Commande préalable des VTC

La loi actuelle interdit la maraude aux VTC qui ne peuvent pas répondre à un client qui les « hèle ». Toutefois, on constate que de très nombreux véhicules avec des plaques 96 (véhicules VTC) circulent partout dans le centre-ville et encombrent souvent la voie publique. Le but de la circulation à vide des VTC est de recevoir une commande en étant le véhicule plus proche du lieu où un client fait appel à ce type de transporteur. Il s'agit, de fait, d'une sorte de maraude virtuelle. Ce projet de loi vise à clarifier le fait que le chauffeur VTC ne peut se déplacer que pour répondre à la commande d'un client et par circuler à vide dans l'attente d'une course. Dans ce but, le projet de loi ouvre la possibilité d'établir un périmètre urbain dans lequel les VTC ne peuvent pas pénétrer sans avoir de commande ou sans véhiculer un client. Le centre-ville ne doit pas être occupé par des véhicules qui tournent à vide dans l'espoir de se faire appeler pour une course. Il estime que la pratique actuelle crée une concurrence inadmissible à l'endroit des chauffeurs de taxi qui paient une redevance précisément pour avoir un usage accru du domaine public.

Prix des courses

La loi introduit la possibilité, pour le département, de fixer le prix des courses à forfait. Cela répond d'après lui à un besoin de la population qui pourra savoir à l'avance combien coûtera la course, par exemple entre l'aéroport et le centre-ville. Il serait possible de fixer des cercles

concentriques ou excentriques depuis le centre-ville en établissement des zones dans lesquelles les tarifs sont uniques.

Location des plaques de taxi (bail à ferme)

La problématique de la location des plaques de taxi (et l'autorisation d'usage accru du domaine public qui y est associée) est récurrente et a fait l'objet de discussions avec les milieux des taxis. Certaines situations qui prévalent encore aujourd'hui ne sont pas acceptables. En raison du numerus clausus de 1100 taxis (1100 plaques en circulation), un socle d'ailleurs légèrement dépassé aujourd'hui, le délai d'attente pour l'obtention d'une autorisation d'usage accru du domaine public (AUADP) peut être de plusieurs années. Ces AUADP prennent de ce fait une valeur économique importante. Dans les systèmes précédents, les chauffeurs achetaient les AUADP lors de leur entrée dans la profession et les revendaient à leur sortie. Le système actuel prévoit au contraire que les AUADP, bien que limitées en nombre, s'acquièrent gratuitement en échange du paiement de la taxe de 1400 francs/année. De ce fait, les titulaires d'AUADP n'ont aucun intérêt de les rendre dès le moment où ils gagnent plus de 1400 francs/an grâce à elles. Cela crée un immobilisme et de longues attentes déçues pour celles et ceux qui souhaitent entrer dans la profession en obtenant une AUADP. Beaucoup sont contraints de louer des AUADP auprès de celles et ceux qui en ont ce qui les rend dépendants et économiquement vulnérables. On constate des situations proprement inadmissibles de titulaires d'AUADP qui ne conduisent plus leur taxi et louent leurs plaques pour vivre des rentes que leur rapporte la location sur le dos d'un autre chauffeur. L'objectif du département est de pouvoir contrôler les conditions qui sont imposées à celui qui loue l'AUADP, car les risques d'usure sont importants. Si on reçoit une redevance pour la mise à disposition des plaques, il faut que l'on soit détenteur du véhicule et que la somme réclamée au « doubleur » corresponde à une prestation effective de la mise à disposition d'un outil de travail. Selon que l'on soit propriétaire d'une plaque ou titulaire d'un contrat de bail à ferme, il y a des versions différentes sur la nécessité de maintenir ou de contrôler ce système. La loi telle qu'elle est présentée ici semble trouver un juste compromis. Il faudra se demander lors des travaux s'il ne faudrait pas permettre la possibilité de céder ses plaques, à certaines conditions contrôlées par l'Etat, ce qui permettrait à de nouveaux venus de rentrer dans la profession. L'immobilise du système actuel crée une certaine amertume chez celles et ceux qui passent l'examen et ne peuvent ensuite pas exercer la profession.

Contrôles et sanctions

Le PL renforce les contrôles et les sanctions. Les chauffeur-euse-s de taxi ont souvent mauvaise presse. D'une manière générale, ils ont amélioré leur

comportement depuis l'arrive de la concurrence des VTC, mais le comportement inadmissible d'une petite minorité, souvent affiliée à aucune centrale, continue à polluer l'image des chauffeur-euse-s de taxi. Il faut pouvoir être stricte et sévir dans les situations où celui qui utilise son usage accru du domaine public ne respecte pas les règles. Ce projet de loi permet d'intervenir au niveau administratif en retirant aux chauffeur-euse-s en question leur AUADP.

Aéroport

L'aéroport est un point qui cristallise les frictions dans la profession. La direction de l'aéroport n'est pas satisfaite des prestations des taxis dont le comportement est considéré comme problématiques et les files d'attente ne sont pas suffisamment régulées ce qui crée des problèmes de circulation. Les chauffeurs de taxi se plaignent à l'inverse du manque de collaboration de l'aéroport de Genève dans l'organisation de la prise en charge des clients, voire qui favoriserait certaines entreprises VTC étrangères. Il indique que le département veut pouvoir intervenir dans le cadre de l'adoption du règlement de l'aéroport sur les chauffeurs de taxi et sur la mise à disposition de son espace privé. Il faut que l'Etat de Genève puisse contrôler et le cas échéant imposer de nouvelles règles pour améliorer les prestations offertes à la population et aux voyageur-euse-s.

Lecture article par article

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But

[1] La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité.
[2] Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement et des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière de conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.

M. Poggia indique que le projet de loi ajoute dans les buts de la loi l'objectif d'un transport « économique ». La loi actuelle parle d'efficacité et de qualité mais on se rend compte qu'il faut aussi répondre à l'aspiration légitime de la population d'avoir des transports de taxi et VTC qui soient

économiques et dont on connaît le coût à l'avance. C'est d'après lui ce qui fait le succès des VTC.

Par ailleurs, le projet de loi (al. 2) renforce la volonté d'assurer une couverture sociale aux chauffeur-euse-s. Il faut effectivement tenir compte de la liberté économique mais il s'agit aussi de protéger les travailleur-euse-s contre les risques de précarité à laquelle ils-elles sont exposé-e-s actuellement. La crise du COVID a mis en évidence à quel point l'affiliation à une caisse de compensation est importante. L'OFAS, considérant que certains VTC étaient des salariés, refusait qu'ils paient eux-mêmes des cotisations auprès d'une caisse de compensation, les cotisations de salarié-e-s devant être versé par leurs employeur-euse-s. Leurs employeur-euse-s qui ne les reconnaissaient pas comme des salarié-e-s n'ont pas versé ces cotisations et les chauffeur-euse-s se sont retrouvé-e-s sans aucune protection au moment de l'arrêt des activités occasionné par le COVID.

M. Poggia, précise que si l'employeur-euse est à l'étranger et que le ou la chauffeuse travaille en Suisse, le ou la chauffeuse est considérée comme une travailleur-euse détaché-e dont la durée maximale de travail en Suisse est limitée à 90 jours et les charges sociales doivent être versées à l'étranger. Toutefois, à l'exception des diffuseurs de course, la loi n'a pas l'ambition de régler ce type de situation puisque celle-ci est réglée par le droit international et les règles sur la libre circulation des travailleurs. M. Poggia note que la situation de la société UBER rentre dans cette problématique. En effet, la société est domiciliée à l'étranger (Pays-Bas) alors que la loi précise que le diffuseur de course doit avoir son siège en Suisse et payer ses charges sociales en Suisse. Actuellement, UBER affirme que ses chauffeur-euse-s sont lié-e-s contractuellement à l'entreprise des Pays-Bas, ce qui fait d'eux des travailleurs détachés et en principe, ils et elles ne pourraient pas travailler plus de 90 jours.

A la demande d'un député (PLR), M. Poggia précise qu'UBER paie la TVA en Suisse mais on ne peut pas calculer précisément ce qui devrait revenir à Genève. Par contre, les travailleurs paient leurs impôts sur le lieu (canton) dans lequel ils travaillent.

Une députée (S), remarque que certains éléments qui existent dans les buts de la loi actuelle ont été retirés du nouveau projet, notamment le principe de complémentarité des taxis avec les transports publics, la notion de service public pour les taxis et la mention à l'utilisation du domaine public. M. Bretton répond que dans la précédente loi, les taxis devaient garantir un service 24h/24 7j/7 sur tout le canton, or aujourd'hui si une centrale de taxi exige cela de ses chauffeur-euse-s, elle est considérée comme un-e employeur-euse. L'Etat devrait contracter avec des centrales afin de garantir

qu'il y ait des chauffeur-euse-s jour et nuit. Par ailleurs, le département considère que les taxis ne représentent pas un service public au même titre que les HUG par exemple. M. Bretton indique qu'il convient toutefois de s'assurer que l'offre de taxis soit complémentaire à celle des TPG. M. Bretton ajoute qu'une motion a été déposée afin de conclure un partenariat entre les TPG et les taxis. Il est toutefois difficile de dire qu'aujourd'hui les taxis ont un lien contractuel avec les TPG pour assurer des prestations que les TPG ne font pas. Il est difficile d'obtenir des voies de bus pour les taxis afin qu'ils circulent plus rapidement. Selon le traitement de la motion, la réponse apportée pourra être différente.

Art. 2 Champ d'application

[1] La présente loi s'applique aux activités exercées, sur le territoire cantonal, par :

a) les chauffeurs de taxi ;
b) les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur ;
c) les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique ;
d) les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique.

[2] La présente loi ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié :

a) aux personnes en situation de handicap ;
b) aux personnes malades ou blessées, lorsque le transport est réalisé au moyen de véhicules visés à l'article 4, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, du 6 mai 1981 ;
c) aux travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise ;
d) aux écoliers ;
e) aux détenus.

Les deux principales modifications apportées à cet art. 2 sont :

1) une meilleure distinction entre les entreprises de transport et les entreprises de diffusions de courses. La notion d'« intermédiaire » utilisée dans la loi actuelle est insuffisamment précise, raison pour laquelle ils ont fait la distinction entre entreprise de transport et diffuseur de courses. C'est la relation entre l'entreprise et les chauffeur-euse-s selon qu'elle est qualifiée de

contrat de travail ou de mandat, qui fait qu'il s'agit soit d'une entreprise de transport ou d'une entreprise de diffusion de courses.

2) une mention plus claire des types de services de transport qui ne sont pas soumis à cette loi (par exemple, le transport spécialisé des personnes en situation de handicap). En effet, des chauffeur-euse-s de taxi se plaignent de la concurrence déloyale qu'ils subissent de la part des transporteurs spécialisés. M. Poggia précise que le transport professionnel dédié **exclusivement** aux personnes avec handicap est exclu de l'application de cette loi. Cela ne veut toutefois pas dire qu'un-e chauffeur-euse de taxi ne peut pas transporter une personne en situation de handicap. A priori, ils ne peuvent exclure aucun client, sauf si des problématiques techniques ne leur permettent pas de les prendre en charge. M. Stacchetti précise qu'il faut distinguer la situation de handicap et le besoin d'assistance. Les personnes visées dans l'exclusion du champ d'application sont les personnes appartenant à la deuxième catégorie et que les chauffeur-euse-s de taxi n'ont pas la compétence de transporter. Toute personne en situation de handicap qui en a la capacité peut prendre un taxi. D'ailleurs, la prise en charge de personne en situation de handicap fait partie des connaissances testées dans le cadre des examens de chauffeur-euse-s de taxi. Il n'y a pas d'obligation d'équiper son taxi pour l'adapter à la prise en charge de personne en situation de handicap mais l'art. 36, al. 4 prévoit que la personne qui a un taxi spécialement équipé bénéficie d'un rabais sur la taxe annuelle. Actuellement, sur les 1100 taxis, seuls 3 touchent ce type de réduction mais le département souhaite que cette possibilité demeure.

Art. 3 Autorités compétentes

[1] Le département chargé de la régulation du commerce (ci-après : département) est l'autorité cantonale d'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.
[2] *Sont réservées les dispositions spéciales désignant d'autres autorités.*

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 4 Entraide administrative

[1] *Les autorités compétentes dans les domaines visés à l'article 1, alinéa 2, et celles participant à l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que l'Aéroport international de Genève et les caisses de compensation concernées collaborent entre eux. Ils se transmettent mutuellement les renseignements et documents en tant que*

cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches.
[2] Concernant les offreurs externes, le département peut également échanger avec l'autorité compétente du lieu de prévoyance.

M. Poggia note un manque de collaboration entre les différentes autorités chargées d'appliquer la loi. Par exemple, l'Etat doit pouvoir obtenir des caisses de compensation les informations nécessaires de manière à savoir si l'entreprise est soumise au paiement des charges sociales pour ses chauffeur-euse-s, étant rappelé que leur non-paiement peut être une cause de radiation de l'activité sur le territoire. Cet article donne également la base légale sur laquelle peut s'appuyer le département pour obtenir des renseignements d'une autre autorité cantonale par exemple, et ce, quel que soit le lieu du siège de l'entreprise.

Art. 5 Définitions

Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par :

a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi » ;

b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi » ;

c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou met une ou plusieurs voitures à la disposition d'une entreprise, respectivement à la

disposition d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants ;

d) *« exploitant d'entreprise de diffusion de courses » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course.*

Les principales particularités des taxis sont qu'ils bénéficient de l'usage accru du domaine public, que leur offre est considérée comme complémentaire à celle des TPG, qu'ils sont les seuls à pouvoir faire usage de la dénomination « taxi » et sont soumis à un numerus clausus.

M. Poggia rappelle que les VTC quant a eu exercent selon le principe de la liberté économique au sens de la Constitution fédérale. De ce fait, ils n'ont pas d'obligation de complémentarité avec les transports publics et le seul regard que peut avoir l'autorité sur leurs activités est de s'assurer que ces personnes détiennent les compétences et répondre à certains critères de moralité pour exercer cette profession. Aucun numerus clausus ne peut ainsi être imposé aux VTC comme c'est le cas pour les taxis. Les règles et restrictions posées dans cette loi à l'encontre des VTC ne visent qu'à protéger le client et l'ordre public.

La nouveauté de ce PL, s'agissant des exploitants d'entreprises de transport, est qu'on assimile à une entreprise de transport la personne qui met des véhicules à disposition d'une entreprise ou d'un-e chauffeur-euse et qui se fait rémunérer pour cela.

Quant aux exploitants d'entreprises de diffusion de courses, il s'agit d'un intermédiaire entre un client et un chauffeur.

Une députée (S) demande dans quelle catégorie rentrera une entreprise n'a pas de contrat de travail avec les chauffeurs, elle ne leur met pas de voiture à disposition mais elle a des exigences sur les horaires, le nombre d'heures, la façon de s'habiller, etc. M. Poggia répond que la qualification de la relation juridique entre le contrat de travail et le mandat s'établit sur la base du droit fédéral. Si une entreprise de diffusion de courses s'intitule comme telle alors qu'elle est en réalité une entreprise de de transport, elle devra assumer des obligations d'employeur-euse vis-à-vis de ses employé-e-s qui sont les chauffeur-euse-s de taxi. En termes de salaire, il n'y a pas de convention collective des chauffeur-euse-s de taxi. Il doute qu'un juge interfère sur le salaire mais la rémunération des chauffeur-euse de taxi devra

être soumise aux charges sociales et c'est l'employeur-euse qui devra les payer.

Ce sera à un juge, lorsqu'il devra trancher un litige (par exemple lorsqu'un chauffeur se sera fait résilier son affiliation à une centrale, ce qui revient à une résiliation du contrat de travail ou qu'un chauffeur demandera des prestations de perte de gain suite à une maladie) qui sera amené à qualifier la relation de travail. M. Poggia prend l'exemple des livreurs UBER Eats pour lesquels la justice a qualifié le contrat entre UBER Eats et leurs livreur-euse-s de contrats de travail. Dans ce cas, il existe de surcroit une convention collective sur le transport de marchandises pour le compte de tiers avec un salaire minimum.

Par ailleurs, M. Poggia indique qu'aujourd'hui, une entreprise n'a qu'un devoir d'annonce mais si elle ne le fait pas, ce n'est pas une raison pour lui interdire la poursuite de son activité. Avec cette loi, les entreprises devront demander une autorisation d'exploiter et ce sera au département de qualifier, en fonction de la documentation remise, s'il s'agit d'un diffuseur de courses ou d'une entreprise de transport. Il y a aujourd'hui des entreprises de transport déguisées en soi-disant diffuseur de courses.

M. Poggia ajoute que Genève compte aujourd'hui 27 diffuseurs et 240 entreprises de transport. Il ajoute que Taxiphone est un diffuseur de courses mais que la Suva semble ne pas être de cet avis. Elle a par ailleurs décidé que Lymo était une entreprise de transport mais il semblerait qu'elle fasse marche arrière. M. Poggia indique que le département a considéré que Lymo était un diffuseur de courses parce que cette entreprise se fait payer la mise en relation entre un-e chauffeur-euse et un client mais cette rémunération n'est pas proportionnelle au montant de la course encaissée. Le chauffeur peut librement accepter la course et il n'y a pas un lien de subordination avec des directives fermes et des sanctions si les chauffeur-euse-s n'acceptent pas les courses.

M. Poggia, indique qu'avec la mise en place du système d'autorisation d'exploiter (à la place de l'actuel système d'annonce), le département souhaite trancher la question de la qualification de l'activité en amont, soit au moment de l'implantation d'une société.

Un député (PLR) comprend qu'une entreprise devra assumer ses obligations tant que le débat ne sera pas tranché et craint de nombreux recours administratifs sur la qualification que fera le département.

M. Poggia répond qu'on pourrait demander des garanties le cas échéant. S'il s'agit de payer des charges sociales, on pourrait demander qu'elles soient versées sur un compte bloqué afin de s'assurer qu'elles soient ensuite versées

à la caisse de compensation s'il est décidé qu'il s'agit d'un rapport de droit du travail.

Un député (PLR) revient sur la lettre c. Il comprend la problématique des personnes qui sous-louent des plaques mais à lire cette lettre, on pourrait considérer que toute personne qui sous-louerait des voitures sans plaques serait qualifiée d'entreprise de transport. Or ce n'est pas interdit de sous-louer ses voitures à des entreprises qui ont des plaques.

M. Poggia relève qu'il faut préciser que ce sont des voitures auxquelles une AUADP est attachée. Le bail à ferme, c'est louer non pas une chose mais un outil de travail. Dans le cas présent, il s'agit bien d'un outil de travail car on ne loue pas qu'une voiture mais également l'AUADP qui permet d'exercer la profession de chauffeur-euse de taxi.

Une députée (S) demande des précisions sur la manière dont sont distribuées ces AUADP. M. Poggia répond que l'on passe d'abord un permis de chauffeur-euse de taxi qui est plus exigeant que celui pour un-e chauffeur-euse de VTC. Cette condition est nécessaire mais pas encore suffisante pour travailler comme taxi. Il faut encore obtenir une AUADP. Le nombre d'AUADP est aujourd'hui limité à 1100. Or on en compte actuellement 40 de plus que le numerus clausus. Il y a une file d'attente par ordre d'inscription. Aujourd'hui, le délai d'attente est particulièrement long. Cela amène certaines détenteur-trice-s d'AUADP à les louer à des prix prohibitifs. C'est ce qu'on appelle le bail à ferme et une des choses que cette loi veut réglementer.

Chapitre II Accès aux professions

Art. 6 Principes

[1] L'exercice des professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, d'exploitant d'entreprise de transport et d'exploitant d'entreprise de diffusion de courses est soumis à l'autorisation préalable.

[2] Les voitures utilisées dans le cadre de ces professions doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14, le droit fédéral étant réservé.

[3] Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant respect des conditions d'octroi.

[4] Après octroi d'une autorisation ou d'une immatriculation, le titulaire est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de délivrance. Le département peut en tout temps vérifier la réalisation desdites conditions.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Section 2 Chauffeurs

Art. 7 Carte professionnelle

Principes

[1] La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la catégorie dans laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet quant à elle d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur.

[2] La carte professionnelle de chauffeur est munie d'élément de sécurité. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter.

M. Poggia indique que le VTC ne peut pas faire taxi mais le taxi peut faire VTC. Il y a une différence entre le fait d'avoir une carte professionnelle et le fait d'avoir l'AUADP pour les chauffeurs de taxi. Une fois qu'on est chauffeur de taxi, on doit utiliser un véhicule qui a l'autorisation de porter le signe distinctif taxi.

Une députée (PLR) demande si un-e chauffeur-euse de taxi qui a une carte professionnelle et qui veut exercer en tant que VTC doit avoir une voiture immatriculée VTC. M. Poggia indique qu'il ou elle peut exercer le métier de VTC avec son taxi mais il ou elle doit alors enlever la bonbonne et l'enseigne magnétique « taxi » qui est collée sur les côtés du véhicule. Il ou elle ne pourra pas emprunter les voies de taxis ni s'arrêter dans une station de taxis pour attendre un client. M. Bretton ajoute qu'il ou elle devra débrancher son compteur horokilométrique.

Conditions de délivrance

[3] La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant :

a) a l'exercice des droits civils ;
b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou employé ;
c) est titulaire du permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs précédant le dépôt de la requête ;
d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes ;

e) n'a pas fait l'objet, dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat ;
f) est titulaire du diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur ;
g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent.
[4] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de la carte professionnelle de chauffeur.

S'agissant de la question de l'attestation d'annonce d'affiliation à une caisse de compensation, une députée (PLR) se rappelle d'une discussion sur le fait que certain-e-s chauffeur-euse-s présente une attestation d'annonce mais ne donnaient jamais suite et qu'il n'y a pas de contrôle. M. Bretton indique que cela relève de l'entraide administrative. L'idée est de faire un contrôle a posteriori afin de vérifier que la personne a un numéro d'AVS et qu'elle est à jour sur le paiement des cotisations sociales. Ces conditions s'inscrivent dans le cadre de la lutter contre le travail au noir et la protection sociale de ces travailleur-euse-s, qu'ils ou elles soient salarié-e-s ou indépendant-e-s.

Une députée (PLR) demande ce qu'il se passe si une personne a plusieurs activités. On ne peut pas vérifier que les cotisations sociales qu'elle paie sont effectivement liées à son activité de chauffeur-euse de taxi ou de VTC. M. Bretton répond qu'actuellement, l'OCAS a très peu d'informations statistiques à ce niveau-là. Mais s'il y a une dénonciation, il s'agira de faire une recherche plus approfondie.

M. Stacchetti précise qu'aujourd'hui, la collaboration de la PCTN avec les caisses de compensation n'est pas toujours aisée. Ces nouvelles dispositions devraient faciliter les collaborations.

Un député (S) indique que son parti est satisfait de l'ajout de la lettre g à l'art. 7. Il relève que le paiement des cotisations sociales est contrôlé lors de la délivrance de la carte professionnelle mais représente aussi une cause de résiliation de la carte si les cotisations sociales ne sont pas payées. Il demande à quel intervalle ils imaginent contrôler les chauffeur-euse-s afin de vérifier qu'ils ou elles sont à jour dans le paiement de leurs cotisations. M. Poggia répond que le contrôle se fera au pire tous les 6 ans au moment du renouvellement de la carte professionnelle mais il pense qu'il faudrait

effectuer des contrôles périodiques au cours de cette période. Il ajoute qu'ils ne veulent pas être plus durs vis-à-vis des chauffeur-euse-s de taxi que vis-à-vis de tout autre travailleur-euse indépendant-e. Ce qui importe est le fait d'être affilié, la caisse de compensation a des moyens coercitifs pour avoir le chiffre d'affaires de la personne et prononcer des sanctions si elle ne reçoit pas l'information. Ils ne veulent pas se substituer à la caisse. Même l'avocat qui ne paierait pas ses cotisations ne serait pas pour autant radié du barreau. Il faut trouver une juste mesure.

Un député (S) demande si après avoir contrôlé l'attestation d'annonce à une caisse de compensation au moment de la délivrance de la carte professionnelle, le département va, au bout d'un certain temps, par exemple une année, vérifier que l'attestation d'annonce s'est transformée en affiliation concrète. M. Poggia répond par l'affirmative.

Révocation

[5] Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Caducité

[6] Le département constate la caducité de la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire cesse son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur.

M. Poggia indique que cette disposition a pour but d'éviter d'avoir recours à la révocation de la carte dans le cas d'une personne qui ne pratique plus la profession.

Art. 8 Diplômes et examens

[1] Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens attestant les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces professions.

[2] Les matières des examens portent sur :

a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton ;

b) les obligations résultant de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que des connaissances élémentaires de gestion ;

c) le maniement du compteur horokilométrique ;
d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais ;
e) les principes de la conduite écologique ;
f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap ;
g) les compétences sociales, de communication et de gestion des conflits.

[3] Le Conseil d'Etat détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur de taxi, respectivement de chauffeur de voiture avec chauffeur.

M. Poggia précise que cette disposition n'amène rien de nouveau par rapport à l'art. 6 de la loi actuelle, si ce n'est l'ajout de connaissances élémentaires de gestion qui sont exigées dans le cadre des examens car les chauffeur-euse doivent être à même de tenir une comptabilité. M. Bretton ajoute qu'ils constatent que les chauffeur-euse-s qui se présentent ont un bagage administratif très réduit et l'idée est que, comme ils se déclarent indépendants, ils aient un minimum de connaissance sur le droit des assurances sociales, leurs obligations, etc.

Une députée (S) relève que dans la loi actuelle, il est fait mention de possibilités d'équivalence pour celles et ceux qui auraient passé des examens ailleurs qu'à Genève. Elle n'a pas retrouvé de disposition similaire dans le projet de loi et demande ce qu'il en est de la reconnaissance d'équivalences d'examens qui auraient été passées dans d'autres cantons. M. Stacchetti indique que la LMI leur impose d'examiner ces situations. Ils ont maintenant une procédure bien rodée à ce sujet. M. Poggia précise que l'art. 16 al. 3 mentionne les courses extra-cantonales et règle cette question. M. Stacchetti ajoute qu'ils ont une affaire en cours concernant une personne lausannoise. Pour ce cas, ils ont conclu que la personne va devoir passer le volet topographie pratique et théorique de l'examen. S'agissant de la connaissance de la législation genevoise, ils ont fait un mémento dont la personne doit prendre connaissance et doit renvoyer un exemplaire contresigné.

Une députée (S) demande si dans le cas mentionné, le chauffeur est venu s'établir à Genève. M. Stacchetti précise qu'il exerce une activité de chauffeur à Lausanne, il veut venir faire des courses intra-cantonales à Genève et selon la LMI, on doit lui garantir une procédure simple et gratuite afin d'obtenir une carte. La LMI prévoit que le canton qui reçoit cette personne peut fixer certaines exigences.

Une députée (S) comprend que ça ne couvre pas la configuration d'un chauffeur qui aurait passé les examens à Lausanne, qui viendrait s'établir à Genève pour exercer comme taxi et dont la voiture serait immatriculée à Genève. M. Stacchetti précise qu'il se trouverait dans le cas de l'art. 16 al. 1 et al. 2. M. Poggia explique que si un-e chauffeur-euse vaudois-e vient s'installer à Genève mais qu'il a constitué une Sarl dans le canton de Vaud où il travaille avec une voiture immatriculée au nom de la Sarl, il n'aura rien à faire reconnaître à Genève, s'il travaille dans le canton de Vaud.

Un député (PLR) remarque que dans le nouvel art. 8, ils distinguent les chauffeurs de taxi et de VTC alors que ce n'est pas le cas dans l'art. 6 de la loi actuelle. M. Poggia précise que c'est parce qu'ils ont fait des dispositions communes pour les deux. Par exemple, les questions d'examen seront adaptées en fonction du diplôme que l'on veut obtenir.

Un député (S) remarque qu'il avait beaucoup d'amertume des taxis traditionnels contre les chauffeur-euse-s étranger-ère-s, confédéré-e-s et les VTC. Il a l'impression que le reproche était que ces nouveaux acteurs ne contribuent pas à l'économie genevoise. Il demande si, à part cet article-là, d'autres articles vont dans le sens de satisfaire à l'exigence des taxis traditionnels de diminuer la nuisance de ces nouveaux acteurs qui profitent d'une situation jusqu'alors pas assez bien réglementée.

M. Stacchtti répond que pour les offreurs étrangers, la libre circulation impose un cadre. S'agissant des examens pour les VTC, ceux-ci ont été rendus plus difficiles, et le Conseil d'Etat peut décider d'étendre les exigences dans le règlement. Il précise qu'ils ont introduit des questions sur la topographie théorique. Par ailleurs, sur décision du Conseil d'Etat, les questions de l'examen n'ont plus été publiées sur internet et les taux de réussite ont drastiquement chuté. En effet, à la dernière session, il y a eu 30% de réussite chez les VTC. Il est donc faux de prétendre que le département ne fait rien pour régler le problème des examens trop faciles, au contraire. L'art. 8 prévoit aussi des exigences en matière de maitrise des langues. Ils envisagent d'exiger des examens passés dans une école de langue et qui nécessiteraient un niveau A2.

M. Poggia précise que le but n'est pas de défendre les taxis contre la concurrence. Il faut qu'il y ait plusieurs modèles de prestations et que des règles soient clairement établies pour chacun. On voit que pour les jeunes, les transports de type UBER sont appréciés donc il n'est pas question de favoriser l'un par rapport aux autres. Les taxis doivent aussi évoluer et ils ont commencé à le faire, notamment au niveau de la qualité des véhicules. La concurrence vient des VTC locaux et les transporteurs européens. Ceux-ci viennent sans annonce ce qui rend la réglementation beaucoup plus difficile à

cause de la libre circulation et du fait que l'annonce d'un-e travailleur-euse détaché-e ou d'un-e indépendant-e qui vient travailler d'un pays de l'UE doit se faire dans les 8 jours. C'est une faille importante dont parlent les syndicats dans le cadre de l'accord-cadre avec l'UE, notamment s'il faut accepter d'assouplir ces règles sur l'annonce qui sont déjà assez souples. Il pense que les syndicats ont raison de rester strictes si on veut maintenir une protection ne serait-ce que pour les règles salariales.

Art. 9 Organisation des examens

Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer des tâches à cet effet.

M. Poggia précise que cet article reprend le l'art. 7 de la loi actuelle et qu'il n'y a rien de particulier à ajouter.

Section 2 Entreprises de transport

Art. 10 Autorisation d'exploiter

Principe

[1] Les entreprises qui souhaitent exploiter différents services doivent obtenir une autorisation pour chaque activité.

M. Poggia informe que la Cour de Justice de Genève a confirmé la décision du département dans le cadre de la procédure UBER Eats. L'OCE, en tant qu'autorité cantonale d'application de la loi sur le service de l'emploi, avait considéré qu'UBER était l'employeur de ces chauffeur-euse-s et devait s'inscrire au registre du commerce de Genève. La Cour de Justice a retenu l'existence d'un contrat de travail avec un lien de subordination et l'obligation de s'annoncer pour cette entreprise. Il y a un contrat type de travail et une convention collective de travail qui fixe les salaires minimaux. Cette décision n'est pas définitive car elle fera certainement l'objet d'un recours au TF. M. Poggia rappelle que ce projet de loi prévoit de passer d'un système d'annonce à un système d'autorisation qui est matérialisé dans cet article. Cela permettra d'éviter des situations confuses comme UBER qui travaille un certain temps sans autorisation et lorsqu'on demande les pièces, on constate que ce n'est pas un diffuseur de cours mais une entreprise de transport.

M. Bretton ajoute qu'ils se sont aperçus, il y a une année, qu'il y avait une vingtaine de diffuseurs de courses qui s'étaient annoncés et qu'il n'y en avait

que deux qui étaient opérationnels. Selon M. Poggia, cette nouvelle disposition permet d'avoir ces entreprises dans le radar.

Conditions de délivrance
[2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :
a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse ;
b) est inscrite au registre du commerce ;
c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de voiture de transport de avec chauffeur selon la catégorie des services qu'elle propose, et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être une personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise ;
d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent ;
e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et ses dispositions d'exécution.
[3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Un député (PLR) comprend qu'il y a une nouvelle condition à l'art. 10 al. 2 lettre e. Il trouve qu'une condition de ce type est juridiquement curieuse. Il demande si cette garantie est un engagement moral ou une promesse sur l'honneur. M. Poggia répond que ce n'est évidemment pas une attestation sur l'honneur ou une déclaration écrite. Il rappelle que l'al. 3 dit que le département détermine les pièces à produire. Il faut que la personne puisse attester que ce n'est pas quelqu'un qui a déjà été condamné pour non-paiement des charges sociales par exemple. C'est un peu comme la bonne moralité de la personne.

Le député (PLR) lui demande s'il ne pense pas que ces conditions sont excessives. Il pense que M- Poggia veut chasser UBER de ce canton. M. Poggia répond que ce n'est pas du tout le cas. Il a indiqué à UBER qu'ils pouvaient modifier leurs conditions générales pour rester à Genève en conformité avec la nouvelle loi tout en ayant une activité économique rentable. Il y a aujourd'hui, sur le marché du transport de personne, une demande pour ces prestations donc il n'y a pas de raison qu'UBER s'en aille.

Il pense qu'il y a une place pour tout le monde mais il faut travailler avec des règles qui soient clairement définies. On a vu avec le COVID que les travailleur-euse-s qui ne sont pas salarié-e-s et qui ne cotisent pas en tant qu'indépendant-e-s passent à travers les mailles du filet de protection et ne peuvent aller qu'à l'Hospice général. Il faut que leurs employé-e-s soient considéré-e-s clairement, soit comme des salarié-e-s soit comme des vrais indépendant-e-s avec les libertés de choix qui sont propres aux indépendant-e-s.

Un député (PLR) demande si un-e chauffeur-euse qui a répondu aux conditions des art. 7 et suivants, a l'obligation de demander une autorisation en tant qu'entreprise de transport ou s'il ou elle peut continuer à fonctionner comme indépendant-e. M. Poggia répond que c'est le cas, à moins qu'il ne décide de créer une entreprise.

Le député (PLR) comprend que si une personne physique veut exercer par le biais d'une personne morale, elle devra demander une autorisation d'entreprise de transport. M. Bretton répond par l'affirmative.

Révocation
[4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie.

Une députée (S) relève qu'en comparaison à d'autres villes, Genève a un taux de véhicules relativement élevé. Elle demande s'ils ont une explication à cela. Elle demande, au sujet de l'art. 10 al. 4 sur la révocation de l'autorisation d'exploiter, qui sera chargé du contrôle.

M. Bretton répond que l'aéroport international transporte en temps normal 1,5 million de personnes par mois à Genève et que cela attire un marché pour du transport de personnes. Cela dit, le gâteau est devenu plus petit et donc les parts du gâteau par individu également. De ce fait, les taxis ne gagnent plus autant qu'avant. M. Poggia rappelle qu'à un moment donné, il y avait 1400 taxis titulaires d'une AUADP, ces AUADP valant 40 000 francs. Si on avait voulu réduire ce nombre, il aurait fallu interdire à des chauffeurs qui avaient une AUADP de continuer leur activité professionnelle. C'était difficilement envisageable. Au nombre incompressible de chauffeur-euse-s de taxi se sont ajoutés les VTC qui sont venus en concurrence. M. Stacchetti indique que pour la révocation, la PCTN sera chargée de cette tâche et la police au sens large sera active sur le terrain. Il rappelle que cette loi prévoit une obligation accrue de tenue de registre pour les entreprises de transport, ce qui donne à la PCTN plus de leviers pour

imposer l'obligation de collaborer. C'est l'ensemble de ces signaux qui leur permettra de constater qu'une condition n'est plus remplie et de prendre une décision de révocation. M. Poggia indique qu'ils peuvent demander une attestation régulière sur le paiement des charges sociales auprès de la caisse de compensation.

Caducité

[5] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.

Section 3 Entreprises de diffusion de courses

Art. 11 Autorisation d'exploiter

Principe

[1] Les entreprises qui souhaitent diffuser des courses de taxi et de voiture de transport avec chauffeur doivent obtenir une autorisation pour chaque activité.

Conditions de délivrance

[2] L'audition est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :

a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse ;
b) est inscrite au registre du commerce ;
c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, ces conditions doivent être réalisées par la personne morale, ces conditions doivent être réalisées par la personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise ;
d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent ;
e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et ses dispositions d'exécution.

[3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

M. Poggia indique que ce sont les mêmes conditions que l'on trouve à l'art. 10 (entreprises de transport), dont celle d'être affilié auprès d'une caisse de compensation pour ses propres employé-e-s. Dans les cas des diffuseurs de courses, il appartiendra aux indépendants de payer leurs charges sociales

sur leur revenu au risque de voir leur carte professionnelle devenir caduque ou être révoquée.

Un député (PDC) constate que la lettre c n'est pas tout à fait la même pour l'art. 10 et l'art. 11. M. Bretton répond que contrairement aux entreprises de transport, il n'est pas exigé de l'exploitant d'entreprise de diffusion de courses qu'il soit titulaire d'une carte professionnelle.

Un député (PLR) relève que l'obligation d'être suisse ou d'avoir une autorisation de travailler en Suisse figure dans les conditions de délivrance de l'autorisation pour les diffuseurs de courses mais pas pour les entreprises de transport. M. Stacchetti précise que pour obtenir une autorisation d'exploiter une entreprise de transport, il faut avoir une carte professionnelle de chauffeur. Pour avoir une carte professionnelle de chauffeur, il faut être suisse ou avoir l'autorisation de travailler en Suisse. Les exigences sont donc, de fait, les mêmes pour les entreprises de transport et pour les diffuseurs de courses.

Un député (PLR) revient sur les lettres d des art. 10 et 11. Il trouve qu'elles enfoncent une porte ouverte. Il pense que cela ne résout pas le débat de savoir si quelqu'un exerce à titre d'indépendant ou d'employé. M. Poggia répond qu'on ne règle effectivement pas cette question à travers cet article. Ce sera les types de contrats qui seront établis par la société avec ses partenaires ou chauffeur-euse-s qui seront déterminants pour trancher cette question. Il ajoute que c'est parce que la société démontre qu'elle est en mesure de respecter la loi que l'autorisation d'exploiter lui est donnée et c'est parce que cette dernière lui est donnée qu'on aura la possibilité de la lui retirer si la loi n'est pas respectée. Sans ce régime d'autorisation, il faudrait, le cas échéant et si l'entreprise ne respecte pas la loi, prendre une décision d'interdiction de pratiquer. C'est la pratique actuelle est c'est problématique. Le nouveau système mis en place change d'optique. Plutôt qu'une injonction de respecter la loi, on constate, le cas échéant, le non-respect de la loi avec les conséquences juridiques qui en découlent c'est-à-dire la révocation de l'autorisation. M. Poggia précise qu'avec le système d'autorisation, le département contrôlera la nature des contrats et, en fonction, pourra octroyer une autorisation d'exploiter une entreprise de diffusion de course ou d'entreprise de transport. Si, en cours de route, l'entreprise modifie ces contrats, si l'indépendance du ou de la chauffeur-euse n'est plus effective et qu'il y a une subordination des chauffeur-euse-s, le département révoquerait l'autorisation de diffuseur de courses à la société et on lui imposerait de demander une autorisation en tant qu'entreprise de transport.

Un député (PLR) rappelle que la forme écrite n'est nullement requise pour la conclusion d'un contrat de travail et que, si une entreprise de

transport ou un diffuseur de courses choisit de ne pas mettre ses contrats de travail par écrit, c'est son droit qui découle du droit fédéral et aucun canton ne peut imposer la forme écrite. M. Poggia confirme que la loi n'exige pas que la relation avec l'entreprise soit matérialisée par un contrat écrit vis-à-vis des chauffeur-euse-s. Cela dit, les tribunaux des prud'hommes sont amenés à définir une relation même sans contrat écrit, c'est ensuite une question de preuves et il s'agit pour la victime d'établir qu'il existe un contrat de travail. Il doute toutefois qu'une entreprise sérieuse de diffusion de courses, pour échapper à un contrôle de l'Etat, s'amuse à faire des contrats oraux.

Un député (PLR) demande si, plutôt que de consacrer cette énergie à faire tous ces contrôles et à s'immiscer dans la liberté contractuelle, il ne serait pas préférable de consacrer cette énergie à créer les conditions favorables pour que le chauffeur ou la chauffeuse qui veut être indépendant-e tout en travaillant avec ces plateformes puisse être reconnu pleinement comme un indépendant auprès de l'OCAS et que les contrôles soient menés dans ce cadre-là.

M. Poggia répond que cela nécessiterait une plateforme de diffusion de courses cantonale unique, contrôlée par l'Etat qui assure qu'on ne va pas faire de l'indépendant-e un-e salarié-e. Ce n'est pas la voie que le département a privilégiée. Ils considèrent que la libre concurrence doit pouvoir s'exercer mais leur but est que toute personne qui travaille ici puisse être couverte par les assurances sociales et qu'on ne déguise pas des salarié-e-s en indépendant-e-s dans le seul but de leur faire porter le risque entrepreneurial de l'activité, en sachant que compte tenu de leur revenu, ils ne s'acquitteront pas des contributions sociales.

Un député (PDC) demande ce qui changerait pour la société UBER si la loi et cet article étaient acceptés. Il rappelle qu'UBER n'a dû faire qu'une annonce pour s'établir à Genève, où elle a une activité et des bureaux avec des collaborateurs administratifs.

M. Poggia répond que ça ne changera rien car les entreprises qui sont déjà actives sur le territoire ne seront pas soumises à l'obligation de demande d'autorisation. Par contre, il leur sera demandé de produire les pièces utiles pour définir si elles doivent être considérées comme diffuseurs de course ou comme entreprise en transport. Il n'y a pas une entreprise annoncée comme diffuseur de course qui n'a pas été examinée par le département pour s'assurer qu'il ne s'agissait pas d'un transporteur déguisé. Donc sous réserve de faits nouveaux, les diffuseurs de courses continueront à l'être et UBER sera ce que la justice en dira, soit diffuseur de course comme elle le prétend, soit une entreprise de transport comme on l'entend.

M. Poggia rappelle qu'une entreprise de diffusion de courses doit avoir son siège en Suisse mais pas forcément à Genève, selon la LMI. UBER se conforme à la loi sur ce point. Par contre, s'agissant d'UBER Eats, l'entreprise a l'obligation de s'enregistrer au registre du commerce parce que c'est une entreprise de location de service et la loi fédérale impose d'avoir son siège au lieu où elle déploie son activité.

M. Poggia ajoute qu'actuellement UBER est conforme à l'art. 10, sauf qu'elle ne paie pas les charges sociales pour ses chauffeur-euse-s. Si la justice considère qu'UBER est un employeur, ses activités seront régies par l'art. 10 de la nouvelle loi et donc un délai lui sera fixé pour se mettre en règle afin de payer ses charges sociales qui lui incombent en tant qu'employeur.

Révocation

[4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie.

Caducité

[5] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de diffusion de courses cesse son activité.

Section 4 Immatriculation

Art. 12 Immatriculation des taxis

[1] Les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.

[2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13. Chaque immatriculation correspond à une autorisation d'usage accru du domaine public.

M. Poggia indique que cet article reprend la teneur de l'art. 10 al. 1 de la loi actuelle. Il précise qu'un-e chauffeur-euse s'annonce à l'OCV et se voit délivrer un numéro catalogué taxi. M. Bretton ajoute qu'on identifie mieux les véhicules des taxis dont l'immatriculation va de 1 à 5000 et les plaques des VTC commencent par 96.

Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public

Principes

[1] Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en

nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.

[2] Elles sont attribuées moyennant respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires.

[3] Les autorisations d'usage accru du domaine public et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles. L'article 27, alinéas 4 et 5, régit la mise à disposition de voitures de taxi.

[4] Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement et détermine les modalités d'attribution.

M. Poggia rappelle qu'il faut être un-e particulier-ère titulaire de la taxe professionnelle de taxi pour obtenir une AUADP. Les VTC ne peuvent pas l'obtenir. Il indique que le département ne souhaite pas que l'AUADP soit transmissible ou cessible et on se réfère à l'art. 27, al. 4 et 5 pour empêcher un usage excessif de ce droit. Certains chauffeurs louent leurs plaques (AUADP) pour des sommes excessives et profitent du numerus clausus pour en tirer un revenu. Le département souhaite améliorer le contrôle sur les conditions de location de taxis (bail à ferme) pour éviter que l'on détourne le but de la loi qui est que l'AUADP est personnelle.

La location d'un taxi doit être annoncée. Il précise que le rendement excessif indiqué à l'art. 27 al. 4 sera fixé dans le règlement qui déterminera les conditions dans lesquelles un rendement peut être considéré comme excessif. Ces abus dans la pratique du bail à ferme génèrent des malaises au sein de la profession puisque certaines personnes ne conduisent pas leur véhicule, habitent dans des pays où le coût de la vie est moindre et vivent bien grâce à la rentabilité de la location de leur AUADP. M. Bretton ajoute qu'ils ont vu des situations où une personne louait l'équivalent de 12 fois le montant de mise à disposition de la plaque. C'est à ce niveau-là que la notion de rendement excessif va rentrer en ligne de compte.

Un député (PLR) pense que l'objectif des AUADP n'est pas de faire un rendement. Si la personne a acquis une AUADP mais qu'on sait d'ores et déjà qu'elle ne va pas reprendre la profession, il se demande à quoi bon lui accorder son renouvellement.

M. Poggia indique que pour renouveler une AUADP, il faut qu'elle soit utilisée au moins 50% du temps. M. Stacchetti ajoute qu'il ne sera plus possible de mettre à disposition uniquement la plaque. Le détenteur du

véhicule qui est sur le permis de circulation du véhicule loué doit être celui qui est au bénéfice de l'AUADP.

M. Poggia précise qu'un bail à ferme est un bail dans lequel on loue un outil de travail. Par exemple, dans la restauration, un titulaire du fonds de commerce le met à disposition d'un exploitant qui devient le locataire à ferme de cet outil de travail et qui doit payer un loyer pour cela. Le titulaire de l'AUADP met à disposition cet outil de travail moyennant le loyer, dont on se rend compte qu'il est parfois excessif. Supprimer la possibilité du bail à ferme serait priver des titulaires de la patente de taxi de travailler, raison pour laquelle ils ont gardé le principe du bail à ferme. Ils ont toutefois cherché à introduire plus de transparence dans le système avec une obligation d'annonce de bail à ferme et un contrôle des rendements pour éviter que certains profitent des conditions créées par le numerus clausus et la détresse de certaines personnes qui seraient prêtes à payer un montant excessif pour pouvoir travailler.

M. Bretton indique qu'ils ont été informés de situations où le tarif de location oscillait entre 1000 et 1400 francs par mois pour une AUADP.

Une députée (S) demande pourquoi la mention de la loi actuelle selon laquelle le Conseil d'Etat détermine les modalités d'attribution des AUADP **après consultation des milieux professionnels concernés** n'a pas été reprise dans le nouveau PL.

M. Bretton précise qu'ils consultent les milieux professionnels mais il y a presque autant d'associations de taxis que de taxis et dans le cadre du numerus clausus qui a varié plusieurs fois, une partie des chauffeurs pensaient qu'il fallait absolument augmenter le nombre d'AUADP et d'autres disaient précisément le contraire. Ils savent qu'il y a beaucoup de taxis et de VTC à Genève et l'idée est de réguler ce marché. Ils ont donc sciemment supprimé la consultation des milieux professionnels pour que ce ne soit pas un élément légal contraignant ce qui pourrait être un frein à la prise de décision rapide sur le numerus clausus. M. Poggia ajoute que ceux qui ont une AUADP diront qu'il ne faut pas en augmenter le nombre et ceux qui n'en ont pas diront qu'il faut l'augmenter. C'est donc l'Etat qui devra arbitrer. Le marché est aujourd'hui saturé donc il doute qu'on aille vers une augmentation du nombre d'AUADP à l'avenir.

Un député (PLR) se demande quelle est la vision de l'Etat en ce qui concerne le rendement excessif, sachant qu'une AUADP ne doit pas être une rente. Il demande s'il ne faudrait pas lister des motifs valables pour sous-louer une AUADP. M. Poggia répond que l'autorisation est liée à des plaques. Ça veut dire que les titulaires d'AUADP mettent à disposition à la

fois un véhicule et l'AUADP. Si le véhicule est en leasing ou s'il est acquis, il peut y avoir des frais, notamment d'assurance. On va regarder si le rendement est acceptable compte tenu de ce qu'il se passe sur le marché, mais il ne peut pas encore préciser quel sera ce rendement.

Un député (PDC) rappelle que le Grand Conseil a accepté d'exonérer tous les taxis du paiement de la taxe de 1400 francs pour l'année 2020 en raison de la pandémie. Il demande il y a un risque que les bailleurs refacturent aux locataires des AUADP un montant qu'ils n'ont en réalité pas payé.

M. Poggia pense y a eu suffisamment de publicité autour de l'abandon de cette taxe en 2020 pour que les locataires puissent faire valoir un droit à l'exonération. Si le département était informé de situations dans lesquelles le bailleur à ferme refuse de renoncer à encaisser une somme qu'il ne doit plus payer à l'Etat, ils interviendraient avec menace de retirer l'AUADP.

M. Poggia rappelle que dans le passé, l'AUADP était achetée pour 40 000 francs. Certains se disent que pour favoriser un roulement de ces autorisations, il faudrait permettre à celui qui détient une autorisation de la revendre moyennant un paiement à un tiers. Ils ont refusé de rentrer en matière sur cette revendication. Toutefois, certains ont émis l'idée que si on estime que cette autorisation vaut 40 000 francs pour 6 ans, il faudrait permettre de la céder au prorata temporis ce qu'il en reste jusqu'à l'échéance. C'est une possibilité mais elle va à l'encontre de ce qui avait été décidé au moment de l'adoption de la LTVTC lorsque nous sommes passés d'un système d'achat d'AUADP d'un montant de 40 000 francs à un système d'autorisation annuelle moyennant le paiement de la taxe. Ce serait donc revenir partiellement à l'ancien système qui viendrait s'adjoindre au nouveau système ce qui amènerait de la confusion. Il explique que c'est quelque chose qui intéresse à la fois ceux qui ont des AUADP et se disent qu'un jour ils pourront se faire un peu d'argent, ainsi que ceux qui voudraient passer devant d'autres et ne pas avoir à attendre pour obtenir l'autorisation.

Conditions de délivrance

[5] L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans, lorsque le requérant :

- *a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions ;*
- *b) n'a pas, en qualité de chauffeurs ou d'exploitant d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution ;*

c) s'est acquitté, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36.

[6] Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

M. Poggia attire l'attention de la commission sur la durée de validité d'une AUADP fixée à l'al. 5 de l'art. 13. Cette durée de 6 ans est une nouveauté de ce PL. Le but est de contrôler plus régulièrement ce que font les titulaires de leur AUADP. Cela ne veut pas dire qu'ils ne feront pas de contrôles avant l'échéance des 6 ans notamment pour appliquer, le cas échéant les alinéas 8 et 9 sur la révocation et la caducité. Tous les 6 ans, les titulaires doivent déposer une demande de renouvellement et, à cette occasion, grâce aux tachygraphes, on peut voir si le taxi roule ou pas.

Conditions de renouvellement

[7] L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque :

a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation ;

b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées.

Révocation

[8] Le département révoque les autorisations lorsque :

a) l'une des conditions visées à l'alinéa, lettre a ou c, n'est plus remplie ;

b) son titulaire met à disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante, en violation de l'interdiction mentionné à l'alinéa 3, ou une voiture de taxi, en violation des conditions fixées à l'article 27, alinéas 4 et 5, et de celles fixées par le règlement d'application de la présente loi.

Caducité

[9] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :

a) son titulaire y renonce par écrit ;

b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance ;

c) son titulaire n'en fait pas un usage effectif pendant 6 mois consécutifs, sauf en cas d'incapacité totale de travail provisoire dûment attestée par un certificat médical ;

d) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus ;

e) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force.

Une députée (S) est interpelée par l'art. 13 al. 9 lettre d qui pose la limite d'âge pour la possession d'une AUADP à 75 ans. Elle se demande si les chauffeur-euse-s sont contraint-e-s de travailler jusqu'à 75 ans par manque de revenu lié à la prévoyance professionnelle. Elle se demande également si des contrôles sont faits pour vérifier que la personne est dans un bon état de santé pour continuer à pratiquer.

M. Stacchetti explique qu'il a paru important de fixer un âge maximum car il y a actuellement des chauffeur-euse-s très âgé-e-s qui pratique encore leur métier et on n'a pas le moyen de leur demander de rendre leur autorisation. Des contrôles médicaux sont prévus par la loi sur la circulation routière pour les permis professionnels. M. Poggia ajoute qu'ils ont décidé de fixer une limite d'âge en raison du numerus clausus et de la difficulté des jeunes à entrer dans la profession. Il rappelle que l'AUADP coûte 1400 francs par année. On veut éviter que des personnes travaillent simplement pour s'occuper parce qu'elles s'ennuient pendant leur retraite ce qui empêche les jeunes de rentrer dans la profession. Le département avait initialement prévu de fixer une limite d'âge plus basse puis, suite à des discussions, ils ont choisi de la fixer à 10 ans après l'âge légal de la retraite, sachant qu'il n'y a pas d'âge limite pour les indépendant-e-s. Il estime que 75 ans c'est un bon compris.

Dépôt des plaques d'immatriculation

[10] En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer.

Art. 14 Immatriculation des voitures de transport avec chauffeur

[1] Les voitures de transport avec chauffeur sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.

[2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à une personne physique ou morale lorsque cette dernière est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de voitures de transport avec chauffeur et en réalise toujours les conditions.

[3] le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, lorsque cette condition n'est plus remplie.
[4] Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.

M. Bretton précise que l'alinéa 4 existe déjà mais cette règle n'a jamais été mise en œuvre puisque le motif pour déclencher ce dispositif serait un encombrement du trafic en raison du nombre de VTC ce qui n'est pas une réalité actuellement. M. Poggia ajoute qu'il faudrait que cela relève d'un motif d'ordre public supérieur, parce que l'activité de transport professionnel de personne ne peut pas être limitée dans son principe. Mais elle peut être régulée que dans un but d'intérêt public et la protection des clients en fait partie. Cette limitation n'a pas été mise en œuvre mais on constate que les véhicules ayant des plaques qui commencent par 96 (les VTC) sont de plus en plus nombreux. On peut imaginer que ces véhicules tournent à vide en attendant qu'ils soient appelés par un diffuseur de courses en espérant être au plus proche possible des sorties de bar et discothèques par exemple. Les questions d'ordre public en termes de surnombre sur la chaussée pourraient se poser un jour. Ce serait immédiatement contesté mais il pense qu'il faut garder cette disposition dans la loi.

Section 5 Offreurs externes

Art. 15 Dispositions générales

Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20.

M. Poggia précise que les offreurs confédérés sont externes au canton.

Art. 16 Offreurs confédérés

Course intra-cantonale
[1] Lorsque l'offreur confédéré entend effectuer une ou plusieurs courses dont les lieux de prise en charge et de destination se situent dans le canton de Genève, il doit se soumettre au préalable à une procédure de reconnaissance en vue de la délivrance de l'autorisation prévue à l'article 7, respectivement aux articles 10 ou 11 de la présente loi.
[2] Le Conseil d'Etat définit une procédure de reconnaissance simple, rapide et gratuite. Seules les conditions qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance sont examinées. Lorsque le canton de

provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis, ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte.

Course extra-cantonale

[3] La procédure de reconnaissance n'est pas requise, pour effectuer des courses dont le lieu de prise en charge ou de destination se situe en dehors du canton de Genève.

M. Poggia explique que pour les courses extracantonales, un Vaudois qui doit prendre l'avion à Genève peut évidemment prendre un taxi ou un VTC à Nyon et se rendre à l'aéroport sans que le chauffeur doive être reconnu par le canton de Genève ; par contre, une fois qu'il est à l'aéroport, le taxi ou VTC ne peut pas prendre un client genevois sur son chemin du retour.

Le député (PLR) relève que ce sont des impôts qui échappent au canton de Genève.

M. Poggia répond que cela ne peut pas être réglé au niveau cantonal. Ces activités peuvent être régulées dans le domaine des taxis qui doivent bénéficier d'une AUADP délivrée par le canton pour pouvoir exercer mais pas pour les VTC. Les VTC ne font qu'exercer un droit constitutionnel issu de la liberté économique. On ne peut donc pas empêcher un chauffeur venant d'un autre canton de venir travailler à Genève. Le département aurait souhaité pouvoir appliquer la même règle que pour les transporteur-euse-s étranger-ère-s qui ne peuvent venir à Genève que s'ils-elles viennent chercher un-e client-e pour le ou la ramener dans le pays où ils-elles sont enregistrés-e-s. Cela dit, il estime que les sociétés de diffusion de courses comprennent que si elles veulent fidéliser leur chauffeur-euse-s, elles doivent opérer elles-mêmes une certaine régulation. Par exemple UBER a programmé son application pour qu'elle ne donne pas de course à un Vaudois pour venir chercher quelqu'un à Genève et l'emmener ailleurs à Genève. La loi sur le marché intérieur nous interdit que réguler ces pratiques dans la loi genevoise mais dans les faits, lorsque le VTC travaille avec un diffuseur de courses qui déploie ses activités sur plusieurs cantons, celui-ci pose lui-même des règles internes qui permet de protéger une certaine « cantonalisation » des courses.

Un député (PLR) comprend que cette disposition étend les possibilités qui sont offertes dans la loi actuelle. Il comprend qu'avec ce nouvel article, il pourra appeler un taxi vaudois pour aller à Nyon par exemple alors que la loi actuelle ne permet pas aux offreur-euse-s confédéré-e-s de prendre un-e client-e genevois-e le chemin du retour. Dans la loi actuelle, ils doivent avoir une course qui les fait entrer à Genève pour pouvoir prendre une course qui les fait sortir de Genève.

M. Stacchetti répond que la probabilité qu'un Genevois appelle quelqu'un à Nyon pour se faire amener à Nyon n'est pas très grande. M. Poggia répond qu'ils ont étendu la possibilité offerte à l'art. 16, al. 1 car cet article n'était pas conforme à la LMI. On ne peut pas empêcher un chauffeur vaudois de venir chercher un client vaudois à l'aéroport pour l'amener à Gland si ce n'est lorsque préalablement il a amené un Vaudois à Genève ; c'est une exigence qui à son avis était insoutenable.

Art. 17 Offreurs étrangers

[1] Les offreurs étrangers sont soumis aux dispositions des traités internationaux et des législations d'application du droit suisse.
[2] Les chauffeurs au bénéfice de l'accord entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne, d'autre part, sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, exerçant des activités sur le territoire cantonal doivent au préalable :

a) se soumettre à la procédure de vérification visée à l'article 4 de la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications, du 14 décembre 2012 ;
b) procéder à l'annonce de leur détachement sur le territoire cantonal, conformément à l'article 6 de la loi fédérale sur les mesures d'accompagnement applicables aux travailleurs détachés et aux contrôles des salaires minimaux prévus par les contrats-types de travail, du 8 octobre 1999.

[3] Lors du détachement, ils doivent être en mesure d'établir en tout temps avoir procédé conformément à l'alinéa 2.
[4] Le Conseil d'Etat peut prévoir un système électronique permettant de s'assurer du respect des procédures visées à l'alinéa 2.

M. Poggia rappelle que la libre circulation autorise, dans le cadre de l'UE de et l'AELE, de travailler dans un autre pays que celui où l'on est domicilié ou celui du siège de l'entreprise. Cela dit, un chauffeur lithuanien qui travaille à Genève doit montrer qu'il a procédé aux annonces nécessaires. La problématique avec les travailleur-euse-s détaché-e-s est qu'ils et elles ont 8 jours pour s'annoncer. Quand la PCTN intercepte un-e chauffeur-euse étranger-ère, celui ou celle-ci peut répondre qu'il-elle est arrivé-e sur le territoire genevois il y a moins de 8 jours. Cette disposition est donc très difficile à contrôler. D'où l'introduction de l'alinéa 4. Le département est actuellement en discussion avec le SECO pour définir de quelle manière il

serait possible d'exiger d'un-e chauffeur-euse détaché-e qu'il-elle informe de sa venue, de manière électronique, avant d'arriver sur le territoire suisse, afin de contrôler que cette annonce a bien été faite. La mise en route de ce type de procédure n'est pas simple sur les plans pratique et juridique car l'UE est tatillonne sur les travailleur-euse-s détaché-e-s. Il lui semble important d'apporter des exigences accrues dans ce domaine, dans un intérêt général d'ordre public, si on veut éviter que des chauffeurs et chauffeuses locales se fassent justice elles-mêmes.

M. Bretton ajoute qu'aujourd'hui des systèmes permettraient que le chauffeur s'annonce via un SMS ou une plateforme ce qui permet de contrôler la durée d'annonce de 8 jours et la durée de travail maximale autorisée de 90 jours pour les travailleur-euse-s détaché-e-s. Le département a prévu cette disposition par anticipation et verra en fonction des analyses juridiques s'ils peuvent effectivement aller de l'avant.

Un député (PLR) demande comment cela se passe pour un-e chauffeur-euse de taxi français-e (donc qui ne serait pas titulaire d'une AUADP genevoise) qui viendrait exercer à Genève selon les dispositions sur les travailleurs détachés. M. Poggia répond qu'il peut venir transporter une personne mais uniquement en tant que VTC. Il concède que c'est absurde car cela signifie qu'on favorise un-e Français-e par rapport à un-e Vaudois-e, qui ne peut venir que s'il ou elle vient chercher ou s'il ou elle amène un-e client-e vaudois-e ; alors qu'un-e Français-e peut venir à Genève et prendre en charge un-e client-e genevois-e pour un déplacement interne à Genève. M. Poggia indique que le ou la Vaudois-e qui fait une course intra-cantonale doit demander une reconnaissance. Le français détaché n'a pas besoin d'avoir une reconnaissance. Le taxi d'Annecy vient ici avec une bonbonne taxi mais il n'a pas d'AUADP.

M. Stacchetti indique que pour un-e chauffeur-e étranger-ère, c'est le passage par la procédure auprès du SEFRI qui vaut reconnaissance ; il faut que le ou la chauffeur-euse démontre qu'il ou elle a les qualifications nécessaires, qu'il ou elle n'a pas de condamnations dans son pays, etc. Donc l'offreur-euse étranger-ère est donc aussi soumis-e, de fait, à une procédure de reconnaissance

Une députée (S) demande si le terme « offreur » renvoie exclusivement à des chauffeur-euse-s ou si ça pourrait aussi être des entreprises. M. Stacchetti indique que la formulation de l'art. 16 vise aussi les entreprises. Pour les offreur-euse-s étranger-ère-s, la procédure de reconnaissance professionnelle ne s'applique qu'à des personnes physiques.

Une députée (S) demande comment le ou la client-e pourra distinguer un taxi français ou vaudois qui circule en réalité en tant que VTC (puisqu'il n'a pas d'AUADP genevoise) d'un taxi genevois qui a une AUADP et donc le droit d'utiliser les voies bus. Dans le cas d'un taxi vaudois ou français qui vient faire une course à Genève, il aura une bonbonne de taxi mais pas d'AUADP, donc un usager pourrait le héler et penserait rentrer dans un taxi, alors que ce taxi circule en réalité comme VTC à Genève.

M. Bretton répond que les taxis genevois ont des logos et des bonbonnes qui sont calibrés. Il ajoute qu'un taxi étranger est assimilé à un VTC. Il ne pense pas que ce cas de figure se présente beaucoup et il y a un contrôle interne à la profession qui se fait. M. Poggia confirme que la concurrence n'est pas courtoise. Il n'a pas la réponse sur ce qu'il se passe si un chauffeur de taxi français qui vient amener un-e- ressortissant-e français à l'aéroport, ramène au retour un Suisse qui va en France et le client se trompe en se disant que c'est un taxi. Par ailleurs, ce taxi aurait une plaque française ou vaudoise ce qui le distinguerait des taxis genevois qui ont une AUADP. M. Stacchetti pense qu'a priori c'est un cas qui ne se présente pas sinon la PCTN le saurait immédiatement car le contrôle social est très important dans le milieu.

Chapitre III Exercice des professions

Section 1 Dispositions communes

Art. 18 Obligations relatives aux voitures

[1] Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être :

a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie ;

b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire ;

[2] Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que voiture de transport avec chauffeur, l'équipement visé à l'article 21, al. 1, lettre b et c, doit être retiré. Durant le changement d'affectation, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2.

[3] Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.

[4] Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.

M. Stacchetti indique que lorsqu'un taxi est utilisé comme VTC (ce qui est autorisé), pour éviter toute confusion, le ou la chauffeur-euse doit enlever les signes distinctifs des taxis de son véhicule (bonbonne, insigne « taxi »). S'agissant de l'al. 4, l'utilisation d'un système de géolocalisation nécessite des bases légales formelles. C'est un élément qui a des avantages au niveau du contrôle par le département mais également des implications sur le plan fiscal. Il rappelle que M. Poggia a exprimé la difficulté d'évaluer le revenu des chauffeur-euse-s de taxi. On pourrait donc utiliser la géolocalisation à ces fins-là. Dans le même souci de transparence au niveau comptable, les quittances électroniques permettraient de contrôler a posteriori et d'automatiser le processus de tenue du registre ce qui représente un avantage pour les entreprises et pour les autorités de contrôle.

Un député (EAG) aimerait comprendre dans quel contexte le département utiliserait la géolocalisation pour le contrôle fiscal.

M. Bretton indique que l'AFC taxe aujourd'hui les taxis sur la base d'un montant de 2 francs par kilomètres et ils peuvent demander le relevé du compteur pour vérification. Ailleurs dans le monde, notamment au Québec, il y a une puce sur les taxis qui remplace le compteur horokilométrique et le tachygraphe ce qui permet à l'administration fiscale d'avoir une base afin de taxer les kilomètres commerciaux effectifs. On a imaginé un système comme cela qui permettrait aussi de mieux protéger les client-e-s. Aujourd'hui, quand on demande une quittance à un-e chauffeur-euse de taxi, on l'obtient généralement sur un bout de papier. Une quittance électronique permet d'avoir une quittance plus officielle et la géolocalisation permet d'avoir un montant de course qui soit dûment attesté.

Le député (EAG) demande si les données de géolocalisation peuvent être transmises sur demande. M. Bretton répond par l'affirmative. Le système des VTC fonctionne avec ça. Tout le concept d'UBER se base sur la géolocalisation. La question de la protection de la sphère privée, par contre, se pose. M. Stacchetti ajoute que ces développements sont applicables en matière d'assurance sociale et pour le contrôle des cotisations sociales.

Interpellé par un député (PDC) au sujet de l'al. 1, lettre b, M. Bretton explique qu'il y a actuellement des chauffeur-euse-s de taxi qui refusent de prendre des client-e-s parce qu'ils-elles n'ont pas de cash ou les font s'arrêter devant des bancomats. Il faut que tout chauffeur-euse de taxi puisse se faire payer par carte. M. Stacchetti ajoute que ce sont des situations qui ont été remontées et qui font l'objet de sanctions.

Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients

[1] Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir un comportement, une tenue et une conduite correcte. Sa voiture doit en outre répondre à toutes les garanties de commodité et de propreté.

[2] Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap.

[3] Tout chauffeur doit, sur demande des clients, présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification.

[4] Les chauffeurs et les entreprises doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.

[5] Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés.

[6] Le chauffeur ou l'exploitant d'une entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés.

[7] Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent.

[8] Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent figurer sur la quittance et détermine les informations qui doivent être affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules. Il peut également prévoir des indications à afficher sur les lieux de prise en charge.

M. Stachetti rappelle qu'il ne faut pas confondre à l'alinéa 2 les personnes en situation de handicap avec les personnes qui nécessitent un accompagnement spécialisé qui font l'objet de l'exception de l'art. 2.

Une députée (S) constate que la carte professionnelle ne doit plus être visible en tout temps mais que le client peut demander au chauffeur ou à la chauffeuse de la lui monter. Elle demande la raison de cette reformulation et craint que, lorsqu'un-e client-e en arrive à devoir demander au chauffeur ou à la chauffeuse de lui monter sa carte, c'est que la situation ne se passe pas très bien. Elle pense qu'il serait préférable que la carte soit visible en tout temps.

M. Poggia indique que des chauffeurs et chauffeuses de taxi ne souhaitent pas que l'on voie leur carte professionnelle car ils-elles estiment que ça peut leur porter préjudice face à certain-e-s client-e-s. Il rappelle qu'un taxi a un numéro de plaque qu'on peut relever ce qui permet ensuite déterminer qui était au volant du véhicule. On a voulu confirmer qu'il n'y a pas d'obligation d'afficher son identité, mais si la personne la demande, le chauffeur doit la décliner. S'il ou elle ne le fait pas, ce qui est probable si ça se passe mal, il ou elle sera sanctionné-e pour cela. M. Stacchetti souligne que dans les faits, le nom du chauffeur n'apparaît jamais dans les dénonciations. C'est le numéro de plaque ou la marque de la voiture qui est transmise. S'il y a un doute sur le ou la chauffeur-euse, via le diffuseur de courses ou le titulaire de l'AUADP, on arrive à retrouver la personne concernée.

Un député (PLR) demande si ce ne serait pas plus simple d'exiger des chauffeur-euse-s qu'ils-elles rendent leur numéro de plaque visible à l'intérieur du véhicule. M. Poggia pense que cela doit être possible.

Section 2 Droits et obligation spécifiques aux taxis

Art. 20 Usage du domaine public

[1] Tout taxi en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public, lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :

a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients ;
b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun ;
c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

[2] Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisable par toute personne en situation de handicap.

[3] Tout taxi en service qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.

[4] Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques pour l'aménagement des stations de taxis visé à l'alinéa 2. Il peut, pour des motifs de police liés à l'ordre public, restreindre provisoirement le droit d'utiliser les voies réservées aux transports en commun visées à l'alinéa 1, lettre b, ou interdire définitivement l'accès des taxis à certains tronçons.

Art. 21 Obligations relatives aux voitures

[1] Tout taxi en service est muni en permanence d'un équipement composé :

a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses ;

b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé, respectivement si le tarif I ou II est appliqué ;

c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie.

[2] Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement.

M. Stacchetti précise que l'enseigne lumineuse doit permettre d'indiquer si le taxi roule au tarif intra-cantonal ou s'il va à l'extérieur du canton. C'est le logo officiel qui distingue le taxi genevois, avec la possibilité pour le Conseil d'Etat de préciser les conditions relatives à l'équipement des taxis.

Art. 22 Prix des courses

[1] Selon le choix des clients, le prix de la course est déterminé :

a) par le compteur horokilométrique, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny ;

b) par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales ;

par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport.

[2] Le prix de la course fixée selon l'alinéa 1, lettre b ou c, ne peut excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique. Ce dernier doit rester enclencher lors de toute course.

[3] Le compteur horokilométrique peut être remplacé par un dispositif alternatif reconnu au sens de l'article 21, alinéa 1, lettre a. Ce dernier doit pouvoir être contrôlé en tout temps par le département.

[4] Le Conseil d'Etat fixe les tarifs et suppléments maximaux des courses visées à l'alinéa 1, lettre a, ainsi que les prix forfaitaires, les lieux de départ et zones de destination visés à l'alinéa 1, lettre b.

M. Poggia considère que vu l'intérêt manifesté pour des prix de courses prédéterminés par les diffuseurs de courses, il est important que l'on puisse amener les chauffeur-euse-s de taxi à accepter des prix forfaitaires. Le compteur doit rester enclenché pour que les client-e-s puisse bien se rendre compte qu'ils ou elles paieraient davantage que le forfait ou le montant

négocié. Le dispositif alternatif prévu à l'alinéa 3 pourrait être la géolocalisation. Cet article prévoit une plus grande ingérence dans la fixation des prix, pour faire en sorte que l'attractivité des taxis soit réelle vis-à-vis d'une clientèle internationale, notamment en indiquant sur des panneaux à l'aéroport des tarifs fixes pour certains trajets.

Un député (MCG) demande si fixer un forfait revient à faire sauter la surtaxe de 1,5 franc pour une prise en charge à l'aéroport et s'il est possible aujourd'hui pour un taxi de ne pas facturer ce montant.

M. Bretton indique qu'aujourd'hui on considère que les tarifs pratiqués à l'aéroport sont mesquins vis-à-vis de la clientèle étrangère, puisqu'ils dépendent notamment du chargement des client-e-s, qui doivent payer des frais avant même que le taxi n'ait bougé. L'autre élément est le temps d'attente par heure qui est de 60 francs, donc ça n'incite pas un-e chauffeur-euse de taxi à aller plus vite. Les forfaits ont pour but d'avoir des prix acceptables. M. Bretton ajoute qu'actuellement, les taxis appliquent toujours le prix maximum. Selon M. Bretton, les taxis sont preneur-euse-s de cette nouvelle formule des forfaits car ils et elles se réalisent qu'ils-elles ne sont pas attractif-tive-s par rapport à la concurrence des VTC.

M. Poggia précise qu'un-e chauffeur-euse peut décider de pratiquer un prix en dessous d'un forfait pour une course donnée, mais il pense que ça n'arrivera pas.

A la question d'un député (EAG), M. Stacchetti souligne que l'alinéa 2 représente une sécurité pour les client-e-s puisque celui-ci indique que le compteur doit tourner durant toute la course et le montant du forfait ne peut excéder le prix du compteur. La loi prévoit la solution la plus favorable au client-e. M. Poggia rappelle que l'objectif est d'augmenter l'attractivité des taxis et donc la demande.

Un député (MCG) pense que si un-e client-e choisi le tarif forfaitaire, il-elle ne peut pas demander ensuite de payer moins cher car selon la distance parcourue, le compteur est moins cher. M. Stacchetti précise qu'il s'agira de fixer des tarifs et des zones pour que ces cas de figure n'arrivent pas.

Le député (MCG) pense que le fait de laisser tourner le compteur met de l'huile sur le feu. M. Poggia comprend, mais le fait de laisser tourner le compteur par rapport à un prix convenu permet d'éviter que le chauffeur ait trompé le client et qu'il profite de sa crédulité pour convenir d'un prix excessif.

Art. 23 Obligations vis-à-vis des clients

[1] Les chauffeurs de taxi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'Etat.
[2] Le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celle-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettre a, b ou c.
[3] Les courses doivent en outre être effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.

Lors des tractations qu'ils ont eues avec les chauffeur-euse-s, ces dernier-ère-s voulaient qu'on impose des courses au montant minimum de 20 francs mais c'est délicat. Cette disposition permet d'assurer l'obligation de prendre n'importe quelle course.

Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur

Art. 24 Usage du domaine public

[1] Les voitures de transport avec chauffeur ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public ; elles ne peuvent ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette attente, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client.
[2] Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.
[3] Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.

M. Stacchetti précise que l'al. 2 permet d'éviter que les VTC roulent en attendant d'être appelés et surchargent certains endroits. L'application de l'al. 3 n'est pas simple à contrôler du point de vue de la police et de la PCTN mais cette possibilité sera intégrée dans la loi. M. Bretton ajoute que pratiquement, il est difficile d'intercepter un véhicule en vérifiant s'il a respecté un délai de carence entre la commande et la prise en charge du client. La ville de Barcelone avait introduit un délai de carence de 45 minutes, ce qui a fait partir UBER. La possibilité de prendre en charge les clients immédiatement (en se faisant héler), c'est la principale distinction entre les taxis et les VTC. Or si on permet aux VTC de se faire « héler

électroniquement », cette distinction disparaît. Il faut donc mettre cette notion de commande préalable qui distingue les VTC et les taxis.

M. Stacchetti indique que juridiquement, pour justifier en termes d'intérêt public cette restriction à la liberté économique, il n'est pas évident de fixer une durée de carence. Il estime qu'une durée de 45 minutes ne serait pas acceptable au sens de la liberté économique.

Un député (PDC) relève que la contrepartie de l'usage accru du domaine public pour les taxis est de payer la taxe annuelle. Or celle-ci a été suspendue pour 2020 en raison du COVID *(elle a, par la suite également été suspendue pour l'année 2021, N.D.L.R).* Il se demande si les VTC ne pourraient pas, dans ce cas de figure, revendiquer l'usage des voies réservées aux taxis.

M. Poggia répond que le Conseil d'Etat peut le décider mais il n'a pas l'intention de le faire. Il ne pense pas qu'il y ait une inégalité de traitement. Il pense que les chauffeurs de taxi ont accès aux voies prioritaires et sont exceptionnellement libérés du paiement de la taxe parce que la situation économique est telle qu'on les aide de la même manière qu'un restaurateur a été libéré de la taxe d'exploitation annuelle.

Un député (PDC) estime que le Conseil d'Etat pourrait décider, au vu de la circulation importante à Genève, d'accorder des voies prioritaires aux VTC.

M. Poggia répond qu'on pourrait le faire, si on veut passer un cran supérieur dans la guerre des transports. M. Stacchetti ajoute que l'article 23 prévoit l'obligation de service public pour la ou le chauffeur de taxi et cette obligation demeure. Un-e chauffeur-euse de VTC par contre a le droit de refuser une course.

Art. 25 Obligations relatives aux voitures

Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent être équipées de caractéristiques créant une confusion avec les taxis ou de signes distinctifs susceptibles de provoquer du « hélage ».

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 26 Prix des courses

Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'exploitant d'une entreprise de transport. L'accord sur le prix doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Section 4 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport

Art. 27 Obligations générales

Principes

[1] Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.

[2] Tout exploitant doit s'assurer que les voitures utilisées ou louées dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

[3] L'exploitant offrant des services de transport doit en outre s'assurer, en sa qualité de dirigeant effectif, que ses chauffeurs respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Mise à disposition de taxis

[4] Lorsque la relation entre un exploitant au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public et un chauffeur n'est pas soumise à un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, la mise à disposition d'un taxi n'est autorisée qu'aux conditions suivantes :

a) elle doit être annoncée auprès de l'autorité cantonale compétente ;

b) ses conditions doivent faire l'objet d'un contrat écrit et elle ne doit pas procurer à l'exploitant un rendement excessif.

[5] Si la mise à disposition mentionnée à l'alinéa 4 porte sur un taxi dont l'exploitant partage l'usage avec un autre chauffeur, elle est soumise aux conditions additionnelles suivantes :

a) elle ne peut être accordée qu'à un seul autre chauffeur ;

b) l'exploitant, titulaire de l'autorisation d'usage accru du domaine public, doit pouvoir justifier en tout temps qu'il est personnellement l'utilisateur principal de son taxi.

[6] Le Conseil d'Etat fixe le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif.

M. Poggia rappelle que c'est un des points sensibles. On a fait en sorte que cette possibilité ne soit pas abandonnée mais on veut la contrôler pour que l'usage accru du domaine public ne devienne pas un droit à une rente pour celui qui en dispose.

Art. 28 Obligation vis-à-vis du personnel

[1] Les entreprises de transport respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.
[2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 29 Tenue d'un registre

[1] Tout exploitant d'entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives :
- *a) aux chauffeurs qu'il occupe ou auxquels il met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes ;*
- *b) aux voitures qu'il utilise pour offrir sa prestation de transport ou aux voitures destinées au transport professionnel de personnes qu'il met à disposition ;*
- *c) aux entreprises de diffusion de courses et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore ;*
- *d) aux indications figurant sur les quittances, pour les entreprises offrant des services de transport uniquement.*

[2] Il doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives.
[3] Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.

M. Stacchetti précise que la tenue du registre est un levier important dans le contrôle des entreprises de transport. Les entreprises auront l'obligation de transmettre au département, probablement à la PCTN, une copie du registre actualisée chaque année ce qui leur permettra de faire des contrôles.

Section 5 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de diffusion de courses

Art. 30 Obligations générales

[1] Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprise de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.

[2] Toute entreprise de diffusion de courses doit, en outre :

a) garantir la fiabilité et la qualité du service ;

b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'action du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

[3] Les entreprises de diffusion de courses de taxi contribuent, ensemble à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel

[1] Les entreprises de diffusion de cours respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.

[2] Elles respectent à l'égard de leur personnel des dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 32 Tenue d'un registre

[1] Toute entreprise de diffusion de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives :

a) aux chauffeurs et entreprises de transport avec lesquels elle collabore ;

aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.
[2] Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises.
[3] Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.

M. Bretton indique que cette section regroupe tous les diffuseurs de courses, que ce soit de VTC ou de taxis. Il existe encore d'autres modèles mixtes d'entreprises qui diffusent des courses tant de VTC que de taxis comme Lymo. Jusqu'à présent, Genève connaissait une ou deux centrales de diffusion auxquelles les taxis s'affiliaient avec un contrat d'exclusivité. Il est important d'autoriser des systèmes mixtes qui permettent, pour les client-e-s de comparer les tarifs et la disponibilité des différents types véhicules.

Un député (PLR) relève que M. Bretton a qualifié Lymo de diffuseur de courses mixte. Il demande pourquoi c'est le cas alors que le département s'acharne à vouloir considérer UBER comme une entreprise de transport.

M. Poggia explique que Lymo n'a pas le même lien de subordination avec ses chauffeur-euse-s. La SUVA a d'abord rendu une décision contraire en considérant Lymo comme une entreprise de transport et finalement, elle est revenue sur sa décision et a adopté une position qui est la même que celle du canton, soit qu'il s'agit d'une entreprise de diffusion de courses. Le fait que le chauffeur soit taxi ou VTC ne préjuge pas la relation contractuelle qui le lie avec l'entité qui lui diffuse une course. Ce qui est déterminant c'est l'analyse du contrat qui est soit qualifié de contrat de travail soit de contrat de courtage.

Un député (PLR) demande ce qui fait qu'ils ont retenu un lien de subordination s'agissant d'UBER mais pas dans le cas de Lymo. M. Poggia précise qu'il est tenu par le secret de fonction, mais c'est une analyse de la nature des contrats et des obligations que doivent assumer les chauffeur-euse-s qui travaillent avec UBER, conditions qui sont non négociables. Les sanctions contre des chauffeur-euse-s peuvent être prises unilatéralement et imposées de manière non contestable. Ces chauffeur-euse-s ne sont donc pas de réel-le-s indépendant-e-s car ils n'ont pas la faculté, par exemple, de décider quand ils-elles commencent et quand ils-elles arrêtent de travailler. L'analyse est souvent extrêmement fine. Il a indiqué à UBER qu'il ne faudrait que quelques changements dans ses contrats pour que ses chauffeur-euse-s soient considéré-e-s comme de

réel-le-s indépendant-e-s. Pourtant, UBER n'a fait aucun effort dans ce sens, peut-être parce que cette entreprise a des obligations internationales de maintenir une uniformité des contrats vis-à-vis des chauffeur-euse-s. Il indique que leur service a aussi examiné les contrats de Kapten qui a quitté Genève parce qu'elle a anticipé le fait qu'on la traiterait certainement comme UBER.

Un député (PLR) demande, dans la mesure où UBER venait à adopter des types de contrats à l'image de ceux de Lymo, si le département serait disposé à ce qu'UBER ne soit plus qualifiée d'entreprise de transport mais de diffuseur de courses. Il précise que la plupart des chauffeur-euse-s Lymo utilisent aussi UBER mais préfèrent que les usager-ère-s utilisent Lymo.

M. Poggia répond par l'affirmative. Quant au fait que les chauffeur-euse-s préfèreraient utiliser Lymo, c'est probablement parce qu'ils sont mieux rémunérés. Il répète qu'UBER n'est pas dans le collimateur en tant qu'UBER. Cette entreprise peut parfaitement modifier ses contrats pour se conformer aux règles mais ça ne semble pas être sa volonté actuelle.

Un député (PDC) demande si les chauffeur-euse-s qui travaillent pour Lymo sont salarié-e-s ou indépendant-e-s. M. Poggia indique qu'ils et elles sont indépendant-e-s. Le ou la chauffeur-euse qui reçoit un-e client-e via Lymo peut soit discuter d'un forfait, soit laisser tourner son compteur. M. Poggia ajoute qu'ils peuvent décider de se connecter ou de ne pas se connecter pendant certaines périodes sans que Lymo ne les exclue. Par ailleurs, le prix de la course est encaissé directement par le chauffeur qui négocie le prix de la course avec le ou la cliente. Il répète que la qualification juridique d'une relation et sa distinction entre un contrat de travail et un mandat, figue parmi les questions juridiques les plus délicates puisqu'on peut fixer les règles mais il faut surtout examiner dans la pratique comment la relation se concrétise entre les deux parties. Le fait d'intituler le contrat d'une certaine façon n'est pas déterminant, le juge qui serait le dernier à devoir se prononcer doit examiner la réalité de la volonté commune des parties derrière ces contrats tels qu'ils ont été préparés. La volonté d'un-e chauffeur-euse UBER ne s'exprime pas vraiment, il ou elle prend le contrat tel qu'on le lui propose, ou il-elle renonce à travailler avec (pour) cette entreprise.

Un député (MCG) demande si le fait que Lymo soit enregistrée en Suisse change quelque chose par rapport à UBER.

M. Poggia répond qu'UBER est aussi enregistrée en Suisse, mais la société qui est liée contractuellement avec les chauffeur-euse-s n'est pas celle qui est enregistrée au registre du commerce de Zurich mais la société néerlandaise. Il faudrait que le vrai pouvoir contractuel soit transféré de la

société néerlandaise à la société suisse. Ce n'est toutefois pas un élément déterminant pour fixer la nature juridique du contrat. M. Poggia explique que dans le cadre de la décision contre UBER, il y a une page et demie de critères listés qui sont un faisceau d'indices convergents indiquant qu'il y a un lien de subordination entre Uber et ses chauffeur-euse-s. M. Stacchetti ajoute qu'il s'avère qu'un jugement londonien reprend exactement la même page et demie et leur analyse s'est avérée être la même.

Chapitre IV Aéroport international de Genève

Art. 33 Prescriptions autonomes

[1] L'Aéroport international de Genève a la compétence de réglementer l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.

[2] Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut :

a) définir une zone de son périmètre exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance ;

b) Prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients ;

c) Limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée ;

d) Interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations ;

e) Fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée du trouble à l'ordre public, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.

[3] Pour les services de voiture de transport avec chauffeur, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut :

a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée ;

b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance ;
c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients ;
d) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge ;
e) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations ;
f) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation ou crée un trouble à l'ordre public.

[4] Le règlement de l'Aéroport international de Genève ainsi que ses modifications ultérieures ne sont valables qu'après leur approbation par le Conseil d'Etat.

[5] Les décisions rendues par l'Aéroport international de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41.

M. Stacchetti rappelle que l'Aéroport est une entité de droit public. Cette disposition donne la compétence à l'Aéroport d'édicter un règlement s'agissant de la gestion des taxis et des VTC sur son territoire. Il rappelle que les forfaits depuis l'Aéroport permettraient d'inclure la taxe d'accès. On constate qu'il y a trop de taxis à l'Aéroport ce qui amène des difficultés de gestion et des agent-e-s de sécurité privé-e-s sont présent-e-s en permanence. Il semblerait que la taxe de 1,5 franc ne couvre pas complétement les frais occasionnés par la gestion de cette activité sur le territoire de l'Aéroport. Les modifications amenées à l'art. 33 renforcent les compétences de l'Aéroport en matière de fixation des règles et des sanctions qui pourront être infligées aux chauffeur-euse-s sur le périmètre aéroportuaire. L'alinéa 5 prévoit que les décisions rendues par l'aéroport interviennent sans préjudice des autres sanctions prévues par la loi qui sont partiellement de la compétence de la PCTN et du service des contraventions.

M. Poggia précise que cet article reprend l'art. 31 de l'actuelle LTVTC. Les lettres d et e de l'al. 2 et les lettres e et f de l'al. 3 ont été ajoutées pour permettre à l'Aéroport d'exclure certain-e-s chauffeur-euse-s de taxi dont le comportement n'est pas acceptable. Il y a une série de chauffeur-euse-s qui ne sont affilié-e-s à aucune centrale, certains par souci d'indépendance et d'autres parce qu'ils-elles en ont été exclu-e-s. Ces chauffeur-euse-s ont

tendance à travailler uniquement sur la gare et l'aéroport. Si ce comportement se poursuit, il faut que l'aéroport puisse dire à ces personnes qu'elles ne peuvent plus y être acceptées, il en va de l'image du canton à l'égard des personnes qui arrivent à Genève. L'alinéa 4 a été ajouté car aujourd'hui, le règlement est élaboré en toute indépendance par l'Aéroport mais le département veut pouvoir mettre un veto à des dispositions qui seraient adoptées à son insu par cette entité.

Un député (MCG) précise que ce n'est pas parce que les taxis ne sont pas affiliés à une centrale qu'ils-elles ont des comportements inacceptables, c'est souvent parce qu'ils-elles dénoncent la mainmise des centrales. Il demande si les TPG paient aussi des taxes pour desservir l'aéroport aujourd'hui. M. Poggia répond que les TPG ne paient pas leur entrée à l'aéroport.

Le député (MCG) demande pourquoi les taxis devraient payer une taxe pour faire un travail que les TPG mais qui est pourtant essentiel à la population. L'aéroport est public et il ne comprend pas pourquoi les taxis doivent se soumettre à une taxe d'entrée. Il se demande quelle serait l'alternative s'il n'y avait plus de taxis à l'aéroport.

M. Poggia répond que le cas échéant, l'aéroport devrait payer lui-même les agent-e-s de protection privé-e-s qui s'occupent du maintien de l'ordre sur le site vis-à-vis d'une population qui n'est pas toujours très respectueuse des collègues ou des personnes présentes.

M. Bretton explique qu'il a essayé de retrouver la genèse de l'introduction de cette taxe de 1,50 franc. A l'origine c'était pour financer deux agent-e-s de sécurité privé-e-s présent-e-s en permanence puisqu'il y avait eu énormément de débordements à l'Aéroport. Cette taxe permet de financer à peu près 3 personnes engagées à l'année, l'investissement de la barrière à l'entrée de la zone et les autres frais. Le Conseil d'Etat de l'époque s'était engagé à avoir une comptabilité séparée de cette taxe et ce compte est équilibré. Si on propose de passer à un forfait, c'est pour englober cette taxe pour que le client n'ait pas l'impression qu'il paie différents frais. M. Poggia indique qu'à terme, il faudra la supprimer car cette taxe pénalise directement le client.

Un député (MCG) demande le nombre de fois où les agent-e-s de sécurité privé-e-s ont dû intervenir au cours l'année 2019 et si cela justifie leur présence. S'il y a un conflit, les agent-e-s n'interviennent pas mais appellent la police. Il se pose la question de l'utilité de cette taxe de 1,50 franc.

Pour avoir une réponse sur l'utilité des agent-e-s de sécurité privé-e-s, M. Stacchetti pense qu'il faudrait poser cette question aux représentant-e-s de l'aéroport, mais on constate que ces agent-e-s jouent un rôle social important

et préventif dans l'attribution des client-e-s dans l'aire d'arrivée. Il y a plusieurs fois, des chauffeur-euse-s contestent lors de la file et un arbitrage constant des agents est nécessaire entre les clients ou les chauffeurs.

Une députée (S) demande si cette taxe de 1,50 franc perçue par l'Aéroport est exclusivement utilisée pour sécuriser le site. M. Bretton répond par l'affirmative. Chaque chauffeur de taxi a un badge et dès qu'il rentre, son badge ouvre la barrière et un supplément de 1,50 franc lui est facturé. Elle est comptabilisée dans un compte de pertes et profits. Il avait été précisé dès le départ que ce fonds ne devait pas être bénéficiaire, soit qu'il couvre strictement les charges. Une fraction de postes de juristes de l'Aéroport est financée par ce fonds aux motifs que l'Aéroport doit gérer des cas de contestations. Le département essaie de voir dans quelle mesure il serait possible de diminuer la taxe en dessous de 1 franc. M. Bretton pense que le produit de la taxe est d'à peu près 660 000 francs par année.

S'agissant de la gestion de l'Aéroport, M. Bretton indique que l'Aéroport de Zurich a conclu un contrat avec une seule centrale pour avoir des taxis sur place et c'est en moyenne entre 150 et 180 taxis qui sont autorisés à être sur place. Tous les taxis zurichois peuvent amener des clients mais ceux qui ont le droit d'y rester sont limités. Il y a à Genève des chauffeurs de taxi qui attendent 2h à 3h pour avoir des courses depuis l'Aéroport et ils demandent à l'Aéroport de mettre davantage de places de parking à disposition alors que c'est impossible.

Chapitre V Milieux professionnels

Art. 34 Consultation et participation des milieux professionnels

[1] Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations et des immatriculations, ainsi que ses contrôles.
[2] Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.

M. Stacchetti explique que le milieu des taxis est très éclaté par des intérêts différents et souvent divergents, entre ceux qui ont une AUADP, les locataires des AUADP, les indépendant-e-s et les personnes qui collaborent avec une centrale. Cela implique qu'il n'est pas évident de les consulter. Cet article vise donc à fédérer et pour le département, à avoir un nombre raisonnable de représentant-e-s du milieu des taxis pour discuter, afin

d'obtenir l'avis du plus grand nombre de chauffeur-euse-s et de représentant-e-s d'entreprises.

Un député (PLR) demande si l'on trouve des dispositions similaires dans d'autres domaines de la vie économique suisse.

M. Bretton explique que dans l'ancienne loi, il y avait une commission officielle des taxis, un modèle que le département voulait éviter au vu du très grand nombre d'associations. Cet hiver, le département a réuni les associations pour débloquer des situations et ça a permis d'apaiser la situation. Cette disposition a pour but de leur montrer qu'ils-elles seront consulté-e-s, notamment sur les tarifs forfaitaires. Cela permet de restaurer le principe de la consultation auquel le milieu professionnel des taxis tient beaucoup.

Chapitre VI Emoluments et taxe annuelle

Art. 35 Emolument

[1]Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations et des immatriculations, ainsi que pour ses contrôles.
[2] Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 36 Taxe annuelle

[1] En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une autorisation au sens de l'article 13 paie une taxe annuelle de 1400 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'autorisation d'usage accru du domaine public, sous réserve de révocation, retrait ou caducité de l'autorisation.
[2] Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.
[3] Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que la gestion de son produit.
[4] Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation.

M. Stacchetti indique que le but de la précision ajoutée à l'al. 1, est de faire circuler les AUADP et d'éviter que certain-e-s titulaires d'AUADP la mobilise sans l'utiliser. En ce qui concerne l'al. 4, il s'agit de personnes qui pourraient prendre les transports publics et non pas de personnes qui ont besoin d'un accompagnement spécialisé pour se déplacer.

Une députée (S) demande si un-e chauffeur-euse-s dépose son AUADP pendant 6 mois, il ou elle ne paiera la taxe que pour qu'une demi-année. M. Stacchetti indique que le chauffeur paie la taxe pendant les 6 mois.

La députée (S) demande alors pour quelle raison il ou elle la déposerait.

M. Stacchetti répond que ça pourrait être parce qu'il part à l'étranger ou s'il a une autre activité professionnelle pendant 6 mois.

Chapitre VII Contrôle

Art. 37 Obligation de collaborer

[1] Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles.
[2] Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leurs véhicules.
[3] Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 38 Constats d'infraction

Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution sont compétents pour dresser les constats d'infraction.

M. Stacchetti précise que les inspecteurs de la PCTN sont compétents pour dresser les constats d'infraction.

Une députée (S) demande si l'art. 35 al. 2 de la loi actuelle (*Le département affecte du personnel dont la mission spécifique est le contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses)* a été supprimé ou s'il se retrouve ailleurs. Elle se souvient que c'était une revendication forte notamment du milieu des taxis.

M. Bretton indique que le fonds taxi permet de financer des postes de policier-ère-s et d'inspecteur-trice-s pour mettre en place les différents contrôles. La mission même de l'Etat est d'assurer que la loi soit respectée et donc c'est pour cela que cette disposition n'a pas été reprise telle qu'elle mais des ressources seront affectées à ce contrôle. M. Stacchetti garantit qu'en tant que directeur de la PCTN, il réclamera les ressources nécessaires.

Chapitre VIII Données personnelles

Art. 39 Traitement des données personnelles

Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Chapitre IX Mesures et sanctions

Art. 40 Dispositions pénales

1 La violation des prescriptions de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution fait l'objet d'une amende de 200 francs à 20 000 francs.
2 La violation commise au sein d'une entreprise, dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs.
3 La négligence, la tentative et la complicité sont punissables.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 41 Mesures administratives

[1] Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40, les mesures suivantes peuvent être prises :

Interdiction de poursuivre la course

[2] Les agents de la force publique et tout autre ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution peuvent empêcher la poursuite d'une course illicite, telle qu'effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions.

Interdiction de poursuivre l'activité et retrait de l'autorisation d'exploiter

[3] Le département peut faire interdiction à une entreprise de transport ou de diffusion de courses de poursuivre son activité si elle ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'exécution, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.

[4] En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10, et l'article 14, alinéa 3, sont applicables pour le surplus.

[5] En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11 ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision.

Suspension et retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou de la carte professionnelle

[6] Le département peut, sans préjudice de la mesure visée à l'alinéa 2, prononcer :

a) La suspension de l'autorisation pour une durée de 1 à 5 mois ;
b) Le retrait de l'autorisation ;
c) La suspension de la carte professionnelle pour une durée de 1 à 5 mois ;

Le retrait de la carte professionnelle.

[7] Si, dans les 3 ans qui précèdent la violation de la loi, le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction est au moins une suspension de 2 mois. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction est au moins une suspension de 3 mois.

[8] Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans carte professionnelle ou sans autorisation d'usage accru du domaine public ainsi que les infractions aux conditions de travail et de prestations sociales en usage.

[9] La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait.

[10] Le département peut requérir l'intervention des agents de la force publique pour exécuter les mesures administratives prononcées.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 42 Prescription

[1] L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.
[2] Il en va de même des mesures administratives prises en application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Chapitre X Dispositions finales et transitoires

Art. 43 Dispositions d'application

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 44 Clause abrogatoire

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est abrogée.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 45 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Pas de commentaires du département ni de question des commissaires.

Art. 46 Dispositions transitoires

Procédures en cours
[1] Toute requête en délivrance d'une autorisation ou d'une immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière.
Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur
[2] La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi.

[3] Sur demande, le département délivre au titulaire de la carte professionnelle le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondant à sa carte.

M. Stacchetti indique que l'idée de l'alinéa 3 est d'avoir un diplôme qui matérialise la réussite de l'examen.

Entreprises de transport

[4] L'exploitant d'une entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité.

Entreprises de diffusion de courses

[5] L'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité.

Autorisations d'usage accru du domaine public et immatriculation des taxis et de voitures de transport avec chauffeur

[6] Les autorisations d'usage accru du domaine public délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée en vigueur de la présente loi.

[7] Les plaques d'immatriculation de taxis correspondant aux autorisations d'usage accru du domaine public ainsi que celles de voitures de transport avec chauffeur sont réputées délivrées en application de la présente loi.

Auditions

Union des taxis genevois

M[me] Gabrielle Le Goff, présidente et M. Giulio Gentile, membre

M[me] Le Goff indique en préambule que les charges qui pèsent sur les taxis ont augmenté massivement avec l'arrivée de la LTVTC en 2017 alors que les revenus n'ont fait que décroitre selon trois paramètres : l'arrivée d'UBER en 2014, l'entrée en vigueur de la LTVTC et en 2020, le COVID. Ils demandent un retour à des charges adaptées aux revenus et que l'Etat négocie avec les autorités de la Haute-Savoie la suppression pure et simple de la TVA qui n'est pas appliquée à Bâle selon les témoignages de certains taxis.

Détail des charges pour les taxis

M. Gentile indique que la taxe de 1400 francs introduite dans la LTVTC n'offre pas, en contrepartie, un véritable usage accru du domaine public puisque le nombre de rues sur lesquelles ils ont accès aux voies de bus, de tram et piétonnes est limité.

S'agissant de l'imposition sur les véhicules, à l'origine, les taxis payaient un forfait de 168 francs. Celui-ci a été aboli et les taxis paient des impôts proportionnels à la puissance du véhicule comme tous les autres usager-ère-s privé-e-s. Il indique que même les chauffeur-euse-s qui achètent des véhicules plus économiques doivent payer 1300 francs en moyenne pour l'impôt automobile. Concernant la TVA, la situation que les taxis connaissent à Genève est assez unique ; les taxis sont arrêtés à la douane pour payer la TVA et s'ils vont déposer un-e client-e à Annemasse sans avoir payé la TVA, ils sont amendés.

Prix forfaitaires

M. Gentile reconnaît que les taxis genevois sont très chers mais les tarifs n'ont pas été modifiés depuis 10 ans alors que le coût de la vie augmente. Les prix forfaitaires proposés dans ce projet de loi sont envisageables mais il faut trouver une solution quant aux problèmes de concurrence occasionnée par les VTC et leurs tarifs.

Autorisation d'usage accru du domaine public (AUADP)

M. Gentile indique que beaucoup de chauffeur-euse-s ont profité de la période transitoire après l'entrée en vigueur de la LTVTC pour vendre, ou rendre contre dédommagement (40 000 francs) leur AUADP. Certains se sont ensuite réinscrits sur la liste pour en obtenir une gratuitement. D'autres personnes ont vendu leur autorisation qui aujourd'hui ne vaut plus rien puisqu'elle n'est plus cessible. Il ajoute que la PCTN n'a pas effectué de contrôle sur ces ventes d'AUADP.

Trop de chauffeurs en attente de plaques

M. Gentile relève le problème des chauffeur-euse-s qui actuellement louent leurs AUADP sans exercer eux-mêmes le métier. Il s'agit d'une rente de situation qui ne devrait pas être autorisée. Certaines plaques devraient être retirées à ces personnes qui ne les utilisent pas elles-mêmes pour fluidifier la remise en circulation de plaques et réduire la liste d'attente qui atteignait les 600 personnes au 18 mai 2020. Cela permettrait à de nouveaux chauffeur-euse-s d'entrer dans la profession en acquérant une plaque. Dans l'ancien système, les chauffeur-euse-s qui sortaient de la profession pouvaient revendre leur plaque 40 000 francs ce qui représentait un fort incitatif et favorisait le roulement des plaques. Aujourd'hui, cet incitatif

n'existe plus et les chauffeur-euse-s qui n'utilisent plus leurs plaques ont plutôt tendance à les louer.

M. Gentile ajoute qu'avant 2017, il existait des prix maximums pour les baux à ferme (location de plaques). Aujourd'hui des chauffeur-euse-s en ont abusé. La location d'une plaque est rarement inférieure à 1000 francs par mois ce qui représente une charge énorme.

Problème de formation

M. Gentile ajoute que les formations pour les nouveaux et nouvelles chauffeur-euse-s ont certaines lacunes notamment quant à la manière de gérer leurs activités, faire face aux charges, l'entretien et les règles d'hygiène dans les véhicules, etc. Tout ce qui compte pour les formateur-trice-s, c'est d'accumuler le maximum de personnes qui suivent (et paient 7000 francs) leur formation afin d'engranger un maximum d'argent. Il pense que les écoles de formation devraient être plus sensibles aux difficultés que rencontrerons les chauffeur-euse-s en arrivant dans le domaine.

Infrastructures aéroportuaires

M. Gentile relève le problème des personnes à mobilité réduite qui, lorsqu'elles arrivent à l'aéroport, doivent se rendre jusqu'à la station de chargement des taxis. Il faudrait que les taxis puissent être autonomes et prendre des passagers sur l'ensemble de la zone aéroportuaire.

Il y a un problème d'espace dédié aux taxis dans cette zone qui conduit des taxis à s'entasser sur la voie publique. Il devrait y avoir des statistiques sur l'offre et la demande de courses de taxis. Le nombre de taxis à l'aéroport ou à la gare est supérieur à la capacité des zones d'attente ce qui cause des problèmes notamment avec la police.

M^me^ Le Goff ajoute qu'ils ont de très nombreux problèmes relationnels avec les agent-e-s de sécurité de l'aéroport, comme en témoignent les piétions signées par 300 chauffeur-euse-s pour se plaindre de cette situation.

M. Gentile ajoute que pour 300 chauffeurs qui attendent à l'aéroport, il n'y a qu'une seule toilette ce qui est largement insuffisant. Certains chauffeur-euse-s se font amender parce qu'ils ont quitté leur véhicule pour aller faire la queue aux toilettes. Ils ne sont en effet pas censés s'éloigner trop longtemps de leurs véhicules mais ce n'est parfois pas possible en raison du nombre insuffisant de toilettes.

Amendes et sanction

M. Gentile comprend que la police agisse avec les outils qui sont à sa disposition mais il considère que certaines ordonnances pénales qui vont jusqu'à 8000 francs sont disproportionnées par rapport au niveau de vie des

chauffeur-euse-s. Il ajoute qu'après 3 mois d'interruption de travail suite au COVID, de nouvelles sanctions sont tombées cette année. Il relève que lorsqu'on retire un véhicule à son chauffeur ou sa chauffeuse, on lui retire son outil de travail et son moyen de subsistance. Par ailleurs, pour récupérer son AUADP à la fin de la période de sanction, il ou elle doit s'acquitter de la taxe de 1400, ce qu'il considère comme impossible pour quelqu'un qui n'a pas pu travailler. Un véhicule de taxis a qui ont a retiré la plaque suite à une sanction ne peut pas être réimmatriculé ce qui empêche son propriétaire d'utiliser son véhicule, même pour son usage personnel.

Offreurs non confédérés

M. Gentile indique que les offreur-euse-s non confédéré-e-s dépassent régulièrement la limite des 90 jours d'activités en Suisse et il est difficile de les contrôler car ils et elles sont nombreux-ses.

Comparatif des prix des diffuseurs de courses

M[me] Le Goff indique que la centrale 141 exige l'exclusivité dans ses contrats. Pour un-e chauffeur-euse de taxi, ce qui importe est avoir le plus de travail possible en moins de temps.

M. Gentile ajoute que le contrat d'exclusivité exclu aussi les diffuseur-euse-s de courses VTC ce qui n'a aucun sens. Ils voudraient être libres de gagner leur vie comme ils l'entendent.

Questions des député-e-s :

En réponse à des questions d'un député (PDC), M[me] Le Goff indique que leur association, créée en janvier 2020 représente 335 chauffeur-euse-s sur 1400.

M[me] Le Goff précise que tous les éléments du projet de loi qu'ils n'ont pas souligné dans leur présentation leur convient.

S'agissant de leur revendication de pouvoir utiliser l'ensemble des voies de bus, un député (PDC) demande si cela ne risque pas d'entraver la circulation des transports publics.

M. Gentile répond que certaines zones leur seront surement interdites. Il relève toutefois que beaucoup de voies de bus ont été créées récemment auxquelles les taxis n'ont pas accès. Il demande si on ne peut pas, soit réduire la taxe d'usage accru du domaine public, soit leur donner réellement un usage accru du domaine public.

Ils ont subi l'introduction de cette nouvelle taxe sans aucune modification ou aucun avantage au niveau des voies de bus. Les taxis veulent bien s'adapter à l'arrivée des VTC mais on leur rajoute des taxes sans leur donner de contrepartie.

A la demande d'une députée (PLR), M^me^ Le Goff précise que leurs demandes ne sont pas nouvelles et ont déjà été formulées par le passé.

S'agissant du revenu moyen net d'un-e chauffeur-euse, M^me^ Le Goff répond à un député (PDC) qu'il s'élève environ à 150 ou 200 francs par jour auquel il faut retirer les frais d'essence. Sans les charges, il reste entre 100 et 150 francs par jour.

Les auditionnés ont mentionné un délai de latence qu'il faudrait introduire entre la commande d'une course VTC et la prise en charge des client-e-s. Un député (PDC) revient sur leur demande. M. Gentile indique qu'ils considèrent que ce délai devrait être fixé à une heure. Il faut marquer une différence entre une course de taxis qui peut être prise immédiatement et une course de VTC qui doit être commandée à l'avance. Des VTC se baladent à l'aéroport et prennent les client-e-s comme ça. Ils ont donc tout ce qu'il faut pour pratiquer mieux qu'eux.

En réponse à la question d'une députée (S), indique qu'il n'est pas possible d'échelonner le paiement de la taxe de 1400 francs qui doit être payée en une fois. Certains chauffeurs ont fait la demande d'échelonner le paiement mais la PCTN a refusé.

Une députée (S) demande s'ils considèrent qu'il y a actuellement trop de taxis titulaires d'une AUADP. M. Gentile répond qu'en l'absence d'études statistiques faites en amont, ils ne connaissent pas précisément la demande de course de taxis. L'offre n'a pas pu être adaptée. Il pense qu'il doit y avoir trop de taxis. Avant même le COVID, les délais d'attente à l'aéroport étaient de 2h à 3h. Soit les taxis sont trop nombreux, soit il n'y a pas suffisamment d'espace public. Parfois même en étant affilié à une centrale, ils attendent 45 minutes avant d'avoir une course, ce qui le laisse penser qu'il y a un problème avec le nombre d'AUADP.

A la question d'une députée (S), M. Gentile indique que le numerus clausus actuel ne permet pas à de nouveaux et nouvelles chauffeuses de rentrer dans la profession. 600 personnes sont sur liste d'attente pour obtenir une AUADP. Lui-même a dû attendre 9 ans pour en avoir une. Bien que l'âge limite pour l'utilisation d'une AUADP a été fixé à 75 ans, la suppression de la vente de plaques dans la LTVTC dissuade leurs titulaires de les rendre. Ceux-ci vont plutôt les louer. Il voudrait que le chauffeur soit accompagné lors de son départ, qu'il puisse avoir une possibilité de sortie.

S'agissant du statut professionnel de leurs membres, M^me^ Le Goff indique que la plupart sont indépendant-e-s, quelques-uns louent des plaques mais qu'ils n'ont pas de salarié-e-s. Certains de leurs membres sont titulaires de plusieurs AUADP.

Suite à la question d'une députée (PLR), M. Gentile répond qu'ils considèrent que les VTC ont de nombreux avantages, notamment d'avoir moins de charges et plus de marges de manœuvre sur leurs tarifs. Pour les taxis en revanche, le prix est fixe. Les VTC jouissent beaucoup de cette liberté de tarif, notamment lors de commande en ligne puisque les client-e-s voient que les prix des VTC sont moins élevés que ceux des taxis. La députée (PLR) demande alors pourquoi il n'y a pas plus de chauffeur-euse-s de taxi qui décident de devenir VTC. M. Gentile lui répond qu'ils n'ont pas de chiffres sur ce type de « transferts ». Beaucoup de VTC souhaitent devenir taxis mais la liste d'attente pour obtenir des AUADP est trop longue et les AUADP louées sont trop chères.

A la question d'un député (S), M. Gentile indique que le plus gros problème auquel ils et elles sont confronté-e-s c'est la baisse de la demande en raison de la concurrence des VTC. La nouvelle exigence pour les entreprises de diffusion de courses VTC d'enregistrer, annoncer et payer les cotisations sociales va dans le bon sens cas ils seront ainsi moins en mesure de casser les prix. Cela dit, la situation stagne et est loin d'être réglée.

S'agissant de la formation des chauffeur-euse-s et de la différence d'exigences des examens entre taxis et VTC, M. Gentile indique qu'ils considèrent le haut niveau de formation et les exigences plus importantes vis-à-vis des taxis comme un atout. Leurs connaissances topographiques par exemple les distinguent des VTC. Il regrette toutefois que la qualité de la formation des taxis baisse.

A la question d'un député (Ve) qui demande si certain-e-s chauffeur-euse-s ne pourraient pas se reconvertir en vélo-taxis, M. Gentile répond que ce n'est vraiment pas le même métier. Les taxis-vélos sont utiles, rapides et écologiques mais il ne pense pas qu'ils puissent prendre en charge les mêmes client-e-s.

Précisions apportées par le département :

M. Bretton indique qu'il y a 105 km de voies de bus à Genève et 30 km sont utilisables par les taxis.

Sur la question du nombre de taxis, il y a actuellement à Genève 1140 taxis et 1521 VTC, soit 1 taxi ou VTC pour 187 habitant-e-s. La ville de Paris compte 1 taxi pour 444 habitant-e-s et Barcelone 1 taxi pour 396 habitant-e-s. Le nombre de véhicules (VTC et Taxis) par habitant-e est incontestablement élevé dans le canton.

Sur la question des centrales téléphoniques, aujourd'hui, le coût d'adhésion à une centrale est de 800 francs par mois pour Taxiphone et de 150 francs par mois pour Lymo.

S'agissant de la question de la taxe d'AUADP, elle est aujourd'hui élevée en comparaison avec d'autres cantons puisque Zurich et Bâle-Ville ont fixé cette taxe à 700 francs, Lausanne entre 600 et 1200 francs. A Genève, la taxe est actuellement de 1400 francs.

Sur la question des vélo-taxis, la notion de Taxibike ne peut en aucun cas être assimilée à la notion de taxi puisqu'elle n'a pas l'usage accru du domaine public. Cette société est inscrite au registre du commerce mais ne devrait pas utiliser le terme « taxi ».

S'agissant des charges sociales des VTC, on estime qu'il y a aujourd'hui 1500 chauffeur-euse-s dont le revenu moyen se situe entre 150 et 200 francs par jour. Ces chauffeur-euse-s devraient payer des charges sociales en tant qu'indépendant-e-s à 11,6%. C'est donc l'équivalent 7,6 millions de charges sociales qui ne seraient pas payées aujourd'hui à Genève.

Quant à l'attribution d'AUADP par le département, M. Stacchetti précise que le 1er juillet 2017, il y avait 1300 AUADP en circulation, en février 2018, le Conseil d'Etat a limité leur nombre à 1100 AUADP. Concernant la suspension des AUADP pour non-paiement de la taxe, il est à noter que cela porte sur des factures de 2017, 2018 et 2019. Pendant 3 ans, ces titulaires d'AUADP ont reçu une facture pour le paiement de la taxe en janvier. Ils avaient jusqu'au 31 mars pour la payer ; ils ont ensuite reçu des rappels, une sommation et un droit d'être entendu. Il s'agit qu'une quarantaine de cas. Tous ceux qui font l'objet d'une suspension aujourd'hui avaient une facture ouverte pour 2017, 2018, ou 2019. Depuis l'automne 2019, ils ont durci la pratique et les décisions qui ont été notifiées en janvier portent pour certaines sur les 3 ans. Sans le COVID, ils auraient été beaucoup plus rigoureux avec une procédure plus rapide : un rappel puis directement une sommation et un droit d'être entendu. A l'avenir, un tel cumul de taxes impayées ne pourra pas se produire.

Taxiphone SA

Me Jacques Roulet et M. Cédric Bouchard

M. Bouchard indique en préambule que le monde du transport de personnes évolue à une vitesse folle. Il en veut pour preuve le nombre de lois ou de réformes complètes que le Grand Conseil est amené à voter en moyenne tous les 6 ans et ce, depuis 30 ans. Il estime que c'est frustrant et que la non-application de toutes ces lois successives est la cause de leur refonte. A chaque fois qu'une loi est votée, les autorités et les forces de l'ordre prennent l'engagement de la faire respecter. Or, il considère que les contrôles ne sont pas assez ciblés sur les infractions majeures pourtant

simples à identifier, surtout grâce à l'accessibilité des données de géolocalisation. A noter que pour une catégorie de client-e-s, le rôle des taxis est resté indispensable, par exemple pour rentrer chez eux depuis différentes gares. Il estime donc que le contingent de taxis s'insère dans un réseau de mobilité durable. Il ajoute que pour permettre de baisser le prix des courses, il est nécessaire d'autoriser aux taxis l'accès à un maximum de voies réservées, même celles des trams et des vélos quand la largeur le permet. Il estime qu'on pourrait faire baisser de près de 40% les prix des courses si les taxis avaient ces accès.

M. Bouchard attire l'attention sur la nouvelle répartition des forces en présence dans le marché du transport à Genève. A l'époque, quand les chauffeur-euse-s avaient pour obligation de s'affilier chez un diffuseur, il suffisait de discuter avec le directeur de la centrale « 141 » pour régler 90% des problèmes des taxis à Genève. Il déplore le fait qu'ils ne représentent plus que 20% du marché du transport, chiffre incluant les transports handicap et enfants. A ce titre, il souhaite que la loi englobe aussi le transport handicap et le transport des enfants. Il est important de traiter la problématique en prenant en compte l'ensemble des chauffeur-euse-s de la place, que ce soit via un standard téléphonique ou via une application. Il ne faudrait pas que la commission sous-estime l'arrivée massive des diffuseurs de courses par des applications locales, internationales ou via des plateformes comme Booking.com, Easyjet, etc.

Me Roulet constate que le département a fait un très bon travail en consultant amplement le monde des taxis. Le PL qui est soumis à la commission est soutenu par Taxiphone SA et plus largement par le milieu des taxis. Toutefois, bien qu'il y ait de bonnes avancées, quelques inquiétudes demeurent. Par exemple ils ne comprennent pas pourquoi, contrairement à l'actuelle LTVTC, le transport écolier et handicap sont exclus du champ d'application. Pourtant, le projet de loi comprend néanmoins des dispositions sur le transport handicap, par exemple des éléments sur la prise en charge des personnes en situation de handicap dans la formation des chauffeur-euse-s. Il y a donc une contradiction manifeste.

Par ailleurs, il souhaite attirer l'attention de la commission sur une des préoccupations majeures de Taxiphone SA ; le contrôle des acteur-trice-s étranger-ère-s, appelés « offreur-euse-s externes » dans la loi. Le monde a changé, les commandes de transport et d'hôtels représentent un large domaine d'activités. Selon, l'exposé des motifs, le Conseil d'Etat entend mieux distinguer les taxis et les VTC, ainsi que de disposer de meilleurs outils de contrôle, notamment pour pouvoir imposer à certaines entreprises de transport le respect de la législation sociale. Le problème c'est que le PL

serre clairement la vis. Il indique que Taxiphone SA veut bien jouer le jeu mais elle se demande si cela sera efficace et suffisant vu le foisonnement d'offres qui arrivent de toutes parts. Il invite les commissaires à rechercher « taxi Genève » sur internet. On constate que toute l'offre de VTC s'appelle taxi et qu'on ne sait plus qui sont les diffuseurs de courses. A cela s'ajoutent tous les revendeurs, via des sites comme Booking.com ou Tripadvisor.

Me Roulet constate que l'art. 21 al. 1 du PL prévoit que l'enseigne « taxi » soit réservée exclusivement aux taxis. Il estime que cet article est trop timide car il ne faut pas que les gens puissent s'annoncer comme des taxis sur internet alors qu'ils sont simplement des VTC. Il prend l'exemple de la nouvelle plage des Eaux-Vives. L'Etat ne semble pas vouloir y installer une station de taxis, alors les Taxibike, non assujettis à la loi, s'y développent. Il s'agit d'un exemple de « glissement » des activités de transport des taxis traditionnels vers d'autres types de taxis. Il y a un foisonnement de transporteurs, attirés économiquement par Genève et il est impossible de mettre un policier derrière chaque transporteur illicite. Il se demande par ailleurs quelle est la situation d'un diffuseur qui revend ses courses. Selon la définition de l'« exploitant d'entreprise de diffusion de courses », à l'article 5 lettre d, un site comme Booking.com entre dans cette définition, ainsi que toutes et tous les revendeurs à travers le monde qui vendent des transferts, des courses de VTC et de taxis. Or, selon l'art. 11, pour obtenir une autorisation d'exploiter, les entreprises de diffusion de courses doivent avoir un siège social en Suisse. Comment la PCTN va considérer ces entreprises et comment elle contrôlera que les chauffeur-euse-s auxquel-le-s ces entreprises font appel ont les autorisations nécessaires. A son sens, ce projet de loi manque d'outils pour veiller à la bonne application de la loi sur ce sujet. Il estime que le meilleur moyen d'effectuer des contrôles est de se donner accès aux outils informatiques de ces diffuseurs pour connaître leur géolocalisation. Le propos de Taxiphone SA n'est pas d'interdire la concurrence, mais son souci principal est que malgré les efforts louables faits par le département, cette avancée est trop timide.

S'agissant de la problématique de l'aéroport, M. Bouchard indique qu'à l'époque, il y avait une brigade des taxis qui contrôlait les véhicules dans la zone aéroportuaire et s'ils étaient sales par exemple, ils ne rentraient pas dans le périmètre. Une telle brigade pourrait être réintroduite.

Me Roulet relève qu'un des objectifs de ce PL est de pouvoir soumettre les chauffeur-euse-s à un régime social qui les protège et éviter la précarité. Il informe la commission qu'il a reçu hier un arrêt du TF entre Taxiphone SA et la SUVA. En 2016, la SUVA, avait décidé que tout-e chauffeur-euse de taxi affilié-e à une centrale était par définition dépendant-e. Taxiphone avait fait

recours contre cette décision auprès du tribunal arbitral des assurances sociales qui leur a donné raison. La SUVA a contesté ce jugement devant le Tribunal fédéral qui, à nouveau, a donné raison à Taxiphone en disant que tous ses chauffeur-euse-s doivent être considéré-e-s comme des indépendant-e-s et non pas comme des chauffeur-euse-s dépendant-e-s. C'est une victoire pour eux car il était impensable pour Taxiphone SA de devoir considérer ses affilié-e-s comme des salarié-e-s dépendant-e-s, mais cela représente aussi une crainte car d'autres sociétés comme UBER pourraient s'en prévaloir. Il ne pense néanmoins pas que ce sera le cas et propose de transmettre cet arrêt à la commission.

M. Bouchard indique que la longévité de Taxiphone SA, qui est la plus grande centrale de Suisse, n'est pas le fruit du hasard mais résulte de concessions faites entre les actionnaires et la qualité des prestations fournies à ses client-e-s et affilié-e-s, de la confiance que ses affilié-e-s lui portent notamment lors de la refonte de lois mais également en raison du prix du forfait mensuel fixe qui n'a pas augmenté depuis 20 ans. Il suggère aux commissaires de visiter le site mytaxiphone.ch. Il indique que l'humain reste au centre de leurs préoccupations, c'est la raison pour laquelle ils sont en faveur de toute loi qui va dans le sens de la protection des travailleuses et travailleurs. Il estime que la vérification de la géolocalisation peut régler 80% des problèmes.

Questions des commissaires

Un député (PLR) demande aux auditionnés comment ils voient l'apparition et le développement de la plateforme Lymo à Genève, sachant que ce système travaille tant avec des taxis qu'avec les VTC et permet aux chauffeur-euse-s de fixer eux-mêmes leurs tarifs.

Me Roulet répond qu'il n'y a pas d'a priori négatif à l'égard de Lymo. Il estime qu'il est positif que ce genre de formule soit proposée. Il faut voir quel effet peut avoir le dumping de l'enchère sur les prix. Aujourd'hui, les taxis sont pris à la gorge et il craint que la volonté des taxis de travailler avec Lymo soit provisoire. En jouant sur la mixité de l'offre de taxis et de VTC, on crée la confusion du public qui, le plus souvent, se retrouve dans un VTC coincé dans les embouteillages. Les taxis risquent de se retirer de ce monde de sous-enchère, sachant qu'ils ont des coûts qui ne sont pas les mêmes. Il n'est pas sûr que cela soit la meilleure formule.

M. Bouchard insiste sur le fait que ces plateformes internationales font de la sous-enchère. Autant avoir une application typiquement VTC contrôlée, mais il ne souhaite pas la mixité. Il estime qu'il y a un danger pour le consommateur. Dans la loi, ce ne sera pas possible d'avoir une seule

application pour les deux, il faudra deux applications. Avec Taxiphone Assistance, ils s'occupent du transport de personnes handicapées, d'enfants et d'enfants handicapés.

Le député (PLR) demande également ce que les auditionnés pensent de la plateforme de covoiturage Blablacar, un des nouveaux acteurs de la mobilité connectée. M. Bouchard relève qu'on impose aux taxis de travailler un nombre d'heures limitées, ce qui n'est pas le cas pour le covoiturage. Me Roulet ajoute qu'il faut distinguer le covoiturage et le transport professionnel. Si le covoiturage n'est pas utilisé pour camoufler du transport professionnel de personnes, il n'y a pas de souci et ce n'est pas une concurrence.

A la question d'un député (MCG), Me Roulet indique que la distinction entre rapport de dépendance ou d'indépendance des chauffeur-euse-s vis-à-vis d'un diffuseur de course repose sur cinq ou six critères dont la subordination, et le rôle de l'encaissement est majeur. Chez Taxiphone SA, même les courses payées par carte de crédit passent automatiquement au chauffeur alors que pour UBER, l'argent passe par la Californie avant d'être reversé au chauffeur.

Aux questions d'un député (MCG), M. Bouchard indique que le coût d'affiliation à la centrale taxiphone est de 650 francs/mois. Cela ne leur assure toutefois pas un minimum de courses. Une course est attribuée à la voiture la plus proche. Il ajoute qu'il n'y a pas de critères particuliers à respecter pour s'inscrire auprès de la centrale mais que Taxiphone dispose d'une commission d'éthique et que le contrat entre la centrale et le-la chauffeur-euse peut être rompu en cas de comportements déplacés de ces dernier-ère-s.

Association genevoise des VTC

M. Philippe Frezier, coprésident, et M. Dan Lecoultre, secrétaire et vice-président

M. Frezier indique qu'il est l'initiateur d'une pétition lancée en juillet 2019 lorsque M. Poggia avait émis l'hypothèse d'interdire la société UBER à Genève. Il précise qu'il ne représente ni ne défend UBER. Il représente les près de 600 chauffeur-euse-s VTC signataires de la pétition. L'association genevoise des VTC a vu le jour en novembre dernier (2019 ndlr).

M. Frezier indique qu'ils ont lu le projet de loi ainsi que le rapport transmis par le Conseil d'Etat au Grand Conseil. Il voit d'un bon œil l'augmentation des contrôles prévus dans la loi et opérés par la police et la PCTN. Cela permettra d'arrêter les nombreuses et nombreux chauffeurs VTC

qui sont hors la loi. Actuellement, des chauffeur-euse-s roulent avec de faux papiers et plusieurs chauffeur-euse-s roulent avec une seule voiture de location donc avec un seul tachygraphe. Il y a beaucoup d'irrégularités comme celles-ci, en plus des chauffeur-euse-s qui ne paient pas leur AVS. Il se dit également favorable à l'affiliation obligatoire des chauffeur-euse-s VTC à des caisses de compensation. Toutefois, il indique que de nombreux-euses chauffeur-euse-s VTC qui travaillaient avec la plateforme UBER ont voulu s'inscrire auprès de la SUVA mais leur affiliation leur a été refusée.

A la question d'un député (PLR) s'agissant de la plateforme Lymo, M. Frezier répond qu'il lui est difficile de se prononcer car qu'il ne travaille pas avec cette société. Il sait que Lymo travaille comme UBER mais avec d'autres spécificités. Il a entendu que les chauffeur-euse-s qui travaillent avec Lymo n'ont pas le droit de refuser des courses, le cas échéant ils sont pénalisés.

Il confirme également qu'UBER a introduit un système de tarification selon le choix de la ou du chauffeur.

S'agissant de la commission prélevée par UBER sur le prix de la course, M. Frezier répond que tou-te-s les chauffeur-euse-s à qui il a pu parler trouvent le montant de la commission excessif. Il rappelle qu'il s'agit de 27% du prix de la course. Il y a exactement 25% de commission, auquel s'ajoute des taxes afférentes à la TVA que les chauffeur-euse-s ne devraient normalement pas payer.

Un député (MCG) leur demande comment se passe l'encaissement de la course. M. Frezier répond que le 100% de la course est encaissé par la société UBER pour les courses payées par carte bancaire. Pour les courses payées en espèce, les chauffeur-euse-s encaissent le 100% de la course, puis UBER déduit les 27% sur des courses encaissées en carte bancaire.

Un député (S) leur demande s'ils comprennent les craintes des chauffeur-euse-s de taxi quant à la concurrence occasionnée par les VTC. Il conçoit que les chauffeur-euse-s de taxi soient pénalisés par l'arrivée d'un nouveau modèle économique et qu'ils ont perdu du chiffre d'affaires. Il pense qu'il existe des pistes pour que les taxis soient moins impactés par cette nouvelle économie. Dans l'histoire, il aimerait aussi que les chauffeur-euse-s de VTC puissent être pris en considération. A 55 ans, il s'est retrouvé sans travail, ses droits de chômage se sont éteints et seule la société UBER lui a permis d'obtenir des revenus pour vivre. Il aurait aimé devenir chauffeur de taxi mais ce n'est malheureusement pas possible.

A la question d'un député (PDC), M. Frezier indique que le but de l'association est d'orienter, d'assister et de guider de nouvelles et nouveaux chauffeurs afin de leur éviter des mésaventures, comme le fait de se retrouver sans caisse de compensation. Il s'agit aussi de se faire le porte-parole des chauffeur-euse-s VTC auprès des autorités, d'UBER et de Lymo, entre autres.

Un député (PLR) demande s'ils ont un lien financier avec UBER ou d'autres sociétés. M. Frezier répond par la négative et précise qu'ils n'ont aucun intérêt en nature ou pécuniaire. Il a tout entendu sur les VTC et il aimerait rétablir certaines vérités. Ils sont passés devant la commission des pétitions en octobre dernier et il a également pu discuter avec M. Poggia. Ils sont présents aujourd'hui car ils vivent tous les jours sur la route et tout ce qu'ils mettent en avant est vérifiable. M. Lecoultre ajoute qu'ils n'ont aucun contrat et n'ont signé aucun document auprès d'UBER si ce n'est qu'ils ont présenté leur carte de chauffeur professionnel et leur casier judiciaire.

Association des chauffeurs de taxi sans plaques à Genève (C.T.S.P.G)

M. Nasr Hassanein et M. Sofiane Bouraoui

M. Bouraoui indique qu'il vient du domaine de la limousine. Il avait sa propre société de limousine, puis avec l'arrivée des plateformes, il a remarqué une baisse d'activité et il a dû combler ses fins de mois avec UBER. Quand il a vu que les conditions de travail avec UBER n'étaient pas favorables, il s'est converti en taxi. Il a passé le diplôme de chauffeur de taxi en se disant que c'était une assurance. Il a passé l'examen mais n'a pas travaillé pendant 6 mois. Au moment de l'adoption de la nouvelle loi en 2017, tout le monde a obtenu une AUDAP. Il pensait alors que lui aussi pourrait en avoir d'ici quelques années ce qui lui assurerait une certaine stabilité. Il faisait partie la deuxième promotion après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, la liste d'attente pour l'obtention de l'AUADP n'était à l'époque pas en ligne.

Il a commencé à louer une AUDAP auprès d'un tiers qui en avaient plusieurs. Lorsqu'il a commencé à travailler, le prix de location des plaques était raisonnable, soit de 300 à 500 francs par mois. Avec l'arrivée de la deuxième promotion, la PCTN a mis en ligne la liste d'attente ; il s'est retrouvé 476e et il était sous le choc. Il lui a été indiqué que la liste était établie sur la base d'un ordre chronologique. La PCTN s'est basée sur l'ancienne liste comprenant notamment des gens qui avaient déjà une plaque et même des gens qui avaient été dédommagés à hauteur de 40 000 francs pour rendre leur plaque. Les prix de location des plaques ont commencé à

augmenter. Il indique aussi que des personnes qui n'exercent pas elles-mêmes le métier détiennent des AUADP et les louent ; une pratique qu'il désapprouve. Finalement, il a constaté que seulement deux plaques par année en moyenne étaient réattribuées. Il pense qu'il faut que cette loi change sinon il va baisser les bras. Il précise qu'il était déjà en difficulté avant le COVID. C'est ce qui l'a poussé à fonder l'association des chauffeurs genevois sans plaque. Ils et elles sont plus de 200 et tout le monde souffre.

M. Hassanein indique que des chauffeur-euse-s sans plaques sont parfois retissant à rejoindre leur association parce qu'ils ont peur de leur loueur ; ils préfèrent donc rester dans l'anonymat. Il pense que le RD 1327 résume très bien la situation actuelle. La LTVTC a ouvert un boulevard aux VTC pour faire ce qu'ils veulent et de l'autre côté, la loi a instauré une réglementation plus stricte sur les taxis avec l'introduction du système d'AUADP. Cette autorisation est de fait inaccessible pour les nouvelles et nouveaux chauffeurs. Par ailleurs, une personne détentrice d'une AUADP la garde, même si elle n'exerce plus la profession puisqu'elle ne peut pas la vendre. Pour en tirer profit, elle la loue. Le plus gros souci de la LTVTC réside dans l'absence de rotation des AUADP avec le numerus clausus.

Il y a aujourd'hui en moyenne 80 personnes qui passent leur examen de chauffeur-euse de taxi par année mais seules deux AUADP sont réattribuées. Il estime qu'un mécanisme doit être mis en place, soit une commercialisation de l'AUADP. Il ajoute qu'avant le COVID-19, certaines personnes louaient leur plaque 2000 francs par mois. Ils ont transmis des preuves de ces contrats à la commission. Il estime que ce genre d'abus vient du cadre légal qui a créé un environnement favorable à ces pratiques. Il convient aussi de définir précisément ce qu'est un rendement excessif. M. Bouraoui ajoute qu'actuellement, le prix de location des AUADP est fixé par rapport à l'offre et à la demande des chauffeur-euse-s et non pas par rapport à l'offre et à la demande des client-e-s. Il estime que la volonté de réviser la loi est une bonne chose et espère que cela puisse débloquer cette situation.

M. Hassanein indique qu'à la veille de l'entrée en vigueur de la LTVTC, ils étaient environ 500 chauffeur-euse-s de limousines. 2 ans après, ils sont 1500 chauffeurs et tous les jours, la qualité de ce service se dégrade. Ils souhaiteraient une réglementation plus stricte, de manière à ce que les gens puissent travailler dans un environnement serein mais aussi que la sécurité et la qualité soient garanties pour les client-e-s. Il pense que c'est une loi qui a été faite pour être enfreinte car elle crée un environnement propice à cela. Il reconnaît que la plupart des situations problématiques sont traitées par le projet de loi (art. 27, al. 4) mais il reste encore une marge de manœuvre pour les abus.

Il estime que les définitions inscrites dans la loi, notamment les divers intervenants du métier, devraient être précisées. Par ailleurs, ils ont formulé plusieurs amendements pour préciser le champ d'application de la loi.

A la question d'une députée (S), MM. Hassanein et Bouraoui indiquent qu'ils sont aujourd'hui 200 chauffeur-euse-s qui louent leur plaque auprès d'un-e bailleur-resse. La plupart sont des locations entre particuliers. Une vingtaine de plaques sont louées par des sociétés. M. Hassanein précise que leur association regroupe uniquement des indépendant-e-s qui louent leurs plaques pour en être les seuls usager-ère-s. Il n'y a pas de « doubleur-euse[1] » dans leur association. C'est un point auquel ils tiennent, car c'est en tant qu'indépendant-e-s qu'ils peuvent gérer leur temps de travail. Ils émettent des réserves sur la notion de doubleur, qui est forcément un-e employé-e parce qu'il ou elle ne peut pas gérer son temps. Il ajoute qu'un-e doubleur-euse implique une notion de contrainte.

A la question d'un député (EAG), M. Hassanein répond que le problème ne réside pas uniquement dans l'application de la loi mais aussi dans la loi elle-même qui crée un environnement qui pousse les gens à l'enfreindre.

A la question d'un député (EAG), M. Hassanein indique qu'ils émettent des réserves par rapport à la fusion AUADP – véhicule. Il pense qu'un système de barème doit être créé pour encadrer la location d'AUADP seule (sans véhicule). Une disposition similaire existait dans la loi sur les taxis de 2014 mais celle-ci a été abrogée. M. Bouraoui ajoute qu'il faut empêcher que le loueur puisse arrêter le contrat quand il le veut.

S'agissant de l'augmentation du nombre de chauffeur-euse-s VTC, les auditionnés expliquent que leur très forte augmentation (de 500 à 1500) s'est fait sur deux ans et s'explique par un appel d'air avec la France voisine mais aussi parce que le métier de chauffeur-euse VTC est devenu facilement accessible. Il y avait avant une liste de conditions pour obtenir la plaque limousine. Il n'y a aujourd'hui aucune condition pour obtenir des plaques VTC.

---

[1] Chauffeur qui loue une AUADP auprès d'un autre chauffeur qui l'utilise lui aussi. Le doubleur ne peut donc l'utiliser que lorsque le titulaire de l'AUADP ne l'utilise pas.

Fédération genevoise des associations de personnes handicapées et de leurs proches (Fégaph)

M. Jean-Luc Widler, vice-président, et M. Olivier Dufour

M. Dufour signale que ce n'est pas parce qu'on vit avec des capacités différentes des autres qu'on ne doit pas pouvoir se déplacer quand on veut et à un prix normal. Il informe que les transports adaptés ne sont pas disponibles en temps et en heure de façon libre à tout le monde. Il rappelle que la Fégaph demande une accessibilité large des taxis en se basant sur la Convention des droits des personnes handicapées, qui précise qu'elles doivent pouvoir choisir à quelle heure elles prennent un taxi et le faire à un coût abordable, ainsi que sur l'art. 16 de la Constitution. L'ensemble des associations a déjà pris position plusieurs fois par rapport à cette revendication.

S'agissant du rapport d'évaluation intermédiaire de la LTVTC, la Fégaph a constaté qu'il n'y avait strictement aucune remarque et information par rapport à l'accessibilité des taxis pour les personnes handicapées, alors que les examens des chauffeur-euse-s intègrent ces aspects-là. Par ailleurs, la Fégaph avait demandé combien de chauffeur-euse-s avaient sollicité la diminution de la taxe annuelle au fait qu'ils auraient un taxi partiellement ou totalement adapté. Toutefois, le bilan ne dit rien à ce sujet. Le règlement prévoit une réduction de 50% de la taxe annuelle pour un taxi où l'on peut circuler en restant dans son fauteuil et de 25% si le taxi est accessible, avec notamment des poignées d'appui contrastées et des dispositifs qui permettent la communication pour les personnes sourdes ou malentendantes. La Fégaph constate que l'incitation a eu très peu d'effet, puisqu'il y a moins de dix véhicules qui sont théoriquement accessibles.

La Fégaph est surprise de voir que l'alinéa 2 de l'article 1 de la LTVTC actuelle[2] a été supprimé dans ce projet de loi et souhaiterait que cet alinéa soit maintenu dans la loi.

Un article intéressant a été introduit et répond à une préoccupation de la Fégaph. Il s'agit du fait que les chauffeur-euse-s de véhicules de transport adapté soient considérés comme des chauffeur-euse-s de VTC donc soumis à l'application de la loi et donc à l'obtention d'une carte de chauffeur VTC. Il s'est avéré que ceci est réglé par l'ordonnance sur le temps de travail dans les transports et on ne sait pas pourquoi les chauffeur-euse-s qui transportent des personnes handicapées et des écolier-ère-s ne sont pas soumis à la réglementation sur le temps de travail des chauffeur-euse-s. C'est un

[2] Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.

problème pour la Fégaph car cela veut dire que les conducteur-trice-s de transports adaptés ne sont soumis à aucune réglementation quant à leur temps de travail, ils ne sont par ailleurs soumis à aucune formation particulière. Ils et elles se forment les uns les autres et ils-elles ont relevé que le constructeur AMAG donne des consignes de sécurisation des fauteuils roulants dans les véhicules totalement fausses.

La Fégaph demande également que des mesures réellement incitatives soient développées dans cette loi afin qu'un nombre plus important de taxis soient équipés et accessibles pour des personnes en situation de handicap. Selon l'art. 5, les chauffeur-euse-s doivent se mettent à la disposition de tout public, or il n'y a aucune mesure pour encourager l'acquisition de véhicules pour le transport de personnes handicapées. Ils proposent d'introduire dans l'art. 18 et dans le cadre de l'entrée en vigueur de la loi, l'impératif que tous les véhicules soient accessibles y compris aux personnes en fauteuil roulant avec un délai de mise en conformité de 10 ans. Certain-e-s pourraient penser que c'est irréaliste, mais 100% des taxis à Londres sont totalement accessibles. A Madrid, il rappelle que l'aide pour l'achat de véhicules accessibles va jusque 18 000 euros par véhicule. On est loin de la diminution de 750 francs de la taxe annuelle actuellement en vigueur à Genève. La Fégaph pense qu'il est possible de mettre en place des solutions. La Fégaph demande aussi, sur la question liée au transport des chiens d'assistance qui est actuellement définie dans le règlement, que cette disposition soit inscrite dans la loi. Dans l'art. 19 par exemple, le fait que la personne se présente avec un chien d'assistance n'est pas une raison de refus de course mais dans la réalité, le problème se pose régulièrement, avec des abus manifestes de certain-e-s chauffeur-euse-s. La Fégaph propose donc la formulation suivante à l'art. 36 : « le Conseil d'Etat engage une politique incitative de soutien à l'acquisition de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant » et le règlement déterminera quelles seront ces mesures incitatives.

S'agissant de la formation des chauffeur-euse-s à l'accueil et la prise en charge des personnes en situation de handicap, M. Widler indique qu'il s'agit d'un critère d'examen récent. Seul-le-s les nouvelles et nouveaux chauffeurs ont donc reçu cette formation ce qui pose de nombreux problèmes. Le 15 octobre dernier, il prend un taxi pour manifester dans le cadre de la journée de la Canne Blanche et au moment où il entre dans le taxi, le chauffeur lui demande de lui donner sa canne, en lui disant qu'il allait rayer sa voiture. Il était chauffeur depuis 22 ans mais ne savait pas à quoi lui servait sa canne blanche. Ensuite, il explique qu'il était avec une de ses amies aveugles un jour de pluie, ils sortaient de l'Ecole internationale où ils ont fait

de la sensibilisation sur la malvoyance auprès des élèves. Ils ont commandé un taxi et au bout d'une demi-heure, ne voyant pas arriver de taxi, un vigile les a informés qu'un taxi s'était bien présenté mais que lorsqu'il les a vus, il a ralenti puis accéléré. Il aurait fallu, selon eux, préciser à l'entreprise de taxi qu'il y avait un chien et qu'il fallait une voiture qui accepte de prendre un chien mouillé. Ces exemples sont malheureusement très fréquents. Quand ils sont dans un taxi, ils sont obligés de faire confiance sur les tarifs car ils ne voient pas le compteur et ne savent pas si le prix de la course est juste. M. Widler explique qu'il a été arnaqué récemment. Il a pris un taxi depuis l'Aéroport jusqu'à la Clinique de Joli-Mont et on lui a demandé 22 francs alors que la course coûte normalement 14.50 francs, simplement parce que le chauffeur trouvait que la course était trop courte alors qu'il avait attendu plusieurs heures à l'aéroport.

Un député (PLR) remarque qu'il existe à Genève des entreprises spécialisées dans le transport de personnes en fauteuil roulant, par exemple la Fondation Agir. Il demande si leur attente est que les taxis soient tous convertis en véhicules comme ceux des entreprises spécialisées. Il y a des personnes qui sont en fauteuil roulant et il y a aussi les fauteuils à propulsion électrique qui appellent des moyens de transport plus aboutis.

M. Dufour répond qu'ils attendent que les taxis et une grande partie de la flotte soient des véhicules utilisables par des personnes en fauteuil roulant sans transfèrement. Il précise que les sociétés de transport adapté ne présentent pas une disponibilité 24h/24 et qu'il faut en général être client-e chez eux et réserver les véhicules à l'avance. Une personne en fauteuil roulant ne peut donc pas faire de sorties improvisées. Aujourd'hui, toutes les grandes marques de véhicules fournissent des véhicules équipés ce qui fait aussi qu'un véhicule neuf est moins cher qu'un véhicule qu'on transforme. Aujourd'hui, équiper totalement un véhicule représente un coût de 23 000 euros hors taxes. Par rapport à des Toyota Prius, ce sont des prix qui sont défendables à leur avis. Ces véhicules sortent d'usine terminés, donc ils sont facilement utilisables plutôt que de faire des travaux sur les véhicules existants. Ils défendent que ces véhicules existent sur le marché, qu'ils peuvent être importés et ils correspondent aux normes des véhicules suisses. Il sait que des chauffeur-euse-s de taxi disent que les client-e-s ne veulent pas monter dans un véhicule où l'on voit que l'on peut mettre un fauteuil roulant ; pourtant cela ne pose pas de problème dans une ville comme Londres.

Un député (PLR) comprend leur souci mais plutôt que de contraindre l'ensemble des taxis à basculer en véhicule compatible, il demande s'ils ne verraient pas d'un bon œil le fait d'encourager les chauffeur-euse-s de taxi à

se convertir notamment par des incitatifs fiscaux. M. Dufour précise qu'à la fin des remarques à l'art. 36, la Fégaph va dans ce sens puisqu'elle propose que des mesures précises soient définies dans le règlement, et elle se tient à disposition des services en question pour évaluer ensemble plusieurs mesures incitatives.

Un député (PLR) indique qu'il va y avoir une phase de transition entre la flotte de taxis conventionnels existante et la volonté d'offrir aux personnes en situation de handicap des capacités de transport similaires. Il demande si durant cette phase, certains véhicules pourraient être adaptés, notamment pour les personnes malvoyantes, si ces transformations seraient techniquement possibles et combien elles coûteraient. M. Dufour répond qu'ils formulent des propositions dans ce sens depuis des années. Entre-temps, n'importe quel conducteur peut décider de faire des transformations partielles de son taxi et actuellement le règlement prévoit deux niveaux d'aide. L'incitation n'est manifestement pas suffisante mais le fait qu'il y ait plusieurs niveaux d'aides financières en fonction du niveau d'équipement du véhicule serait une possibilité à envisager. Il pense qu'il convient d'envisager une durée de 10 ans pour un renouvellement total de la flotte.

Un député (PLR) déclare que certaines personnes en fauteuil roulant peuvent se transférer facilement dans un taxi. Pour celles-ci il s'agit simplement de charger le fauteuil roulant dans le coffre. D'autres personnes ont besoin d'une assistance au transfert dans le véhicule. Il lui semble qu'il y a une graduation dans la sévérité du handicap et donc dans l'aide technique à apporter aux personnes pour qu'elles puissent se déplacer. En ce qui concerne la prise en charge d'un chien dans le véhicule, il pense qu'il y a des alternatives à une transformation totale qui permettraient de mettre plus rapidement ces types de transport à disposition des personnes qui en ont besoin.

M. Widler précise que pour les chiens, le règlement actuel dit qu'en principe les taxis ne peuvent pas les refuser mais cela arrive dans les faits alors que les chauffeur-euse-s pourraient prévoir une bâche. Il pense que 750 francs par année de diminution de la taxe n'est pas un incitatif suffisant pour les chauffeur-euse-s de taxi.

Un député (PDC) comprend qu'il y a moins de dix véhicules équipés et demande ce que cela représente en relation avec le nombre d'utilisateurs potentiels et quel serait idéalement le nombre de véhicules adaptés pour répondre aux besoins.

M. Dufour répond que dans les autres villes, personne n'a pu définir un nombre idéal en proportion de la flotte sur l'ensemble du territoire. 100% des

véhicules sont équipés à Londres et New York a fixé ce nombre à 50%. Il faudrait qu'il y ait suffisamment de véhicules 24h/24 et 7j/7. C'est un faux argument de prétendre que la demande de ce type de véhicule n'est pas suffisante parce que les gens ont pris l'habitude de se débrouiller autrement ou de ne pas sortir du tout parce qu'il n'y a pas d'offre. Taxiphone SA a proposé le système Taxiphone Assistance, qui n'emporte, selon sa compréhension, pas beaucoup d'adhésion chez les chauffeur-euse-s, mais il sait que les gens peuvent s'abonner à ce service. M. Dufour ajoute que les personnes en fauteuil roulant représentent 1% de la population selon l'OMS. Selon les chiffres de l'OFS, les personnes qui vivent avec des problèmes sensoriels, cognitifs, des troubles autistiques ou moteurs représentent 21% de la population, donc à peu près 100 000 personnes. Le nombre de sourds en Suisse est énorme et ils ont d'évidents problèmes de communication avec les chauffeurs de taxi.

Un député (MCG) demande aux auditionnés s'ils ont pensé à avoir recours aux dispositions constitutionnelles suisses et genevoises qui interdisent toute forme de discrimination. M. Dufour répond par l'affirmative. S'il n'y a pas d'avancée claire, ce sont des démarches possibles.

Uber Switerland

MM. Jean-Pascal Aribot, Head of Uber Switzerland, Julien Lavollee, Operations Manager Switzerland et Austria et Andreas Hinterberger, Public Policy DACH

M. Aribot indique qu'UBER est un acteur national de la mobilité en Suisse depuis plusieurs années. 400 000 utilisateur-trice-s se connectent sur la plateforme chaque mois, dont près de 100 000 à Genève, avec une grande proportion d'utilisatrices et utilisateurs locaux. UBER soutient la micromobilité. A Zurich, elle entretient un partenariat avec l'entreprise Lime et a pour projet de développer ce service dans d'autres villes et avec un accent sur la mobilité verte, notamment grâce à UBER Green qui a connu ces derniers mois une croissance importante. L'indépendance est avant tout un choix des chauffeur-euse-s, qui leur permet d'avoir des projets personnels ou une transition de carrière. Il y a une grande variété dans les chauffeur-euse-s qui se connectent à UBER.

M. Aribot relève que selon l'OFS, les travailleur-euse-s de plateformes sont motivé-e-s par le fait de générer un revenu supplémentaire, afin de concilier leur travail et leur vie de famille. Le revenu brut moyen horaire d'un-e chauffeur-euse est de 26,81 francs, comparable avec le revenu d'un-e

chauffeur-euse de limousine, ce à quoi on ajoute les pourboires qui sont conséquents. Ces individu-e-s choisissent les plateformes notamment parce que le monde de l'emploi est devenu plus dur avec la crise. Au sein de la communauté des chauffeur-euse-s VTC, 28% étaient précédemment au chômage et parmi eux, 39% étaient des chômeur-euse-s de longue durée. Cette activité leur a permis de sortir de cette voie pour générer un revenu de manière indépendante. UBER a travaillé au cours des derniers mois sur d'importants changements pour renforcer l'indépendance des chauffeur-euse-s. D'une part, les chauffeur-euse-s ont un contrôle renforcé sur les prix, qu'ils et elles peuvent augmenter ou baisser à leur guise, en fonction du moment de la journée ou de la semaine. Ils et elles peuvent également choisir ou non une course sans pénalité en fonction du lieu de prise en charge, la destination, et la distance de la course. La troisième fonctionnalité importante, c'est le fait que les utilisateur-trice-s peuvent favoriser leurs chauffeur-euse-s préféré-e-s après une course, ce qui permet à ceux et celles-ci de se créer une clientèle dans l'application.

M. Aribot indique que la LTVTC est une des lois les plus strictes de Suisse. Il y a des cantons qui ne connaissent pas de réglementation des plateformes et lorsqu'il existe un examen pour les chauffeur-euse-s, il est plutôt souple et léger. Il aborde les effets de la LTVTC depuis son entrée en vigueur. La croissance du nombre de chauffeur-euse-s diminue à Genève alors qu'à Zurich leur croissance continue au fil du temps. Cela signifie qu'il y a de moins en moins d'opportunités pour les chauffeur-euse-s VTC d'accéder à une activité rémunératrice telle que celle-ci. En ce qui concerne le projet de loi, ils se pose la question de savoir pourquoi à Genève, on continue à péjorer la situation des chauffeur-euse-s, des utilisateur-trice-s et un acteur comme l'aéroport. En ce qui concerne la volonté d'introduire, pour les VTC, un délai d'attente entre la commande de la course et la prise en charge des client-e-s, il faut se demander quel est l'intérêt, pour les chauffeur-euse-s les utilisateur-trice-s et l'Etat de Genève d'introduire un tel système, notamment la nuit, puisque le fait d'attendre augmente l'insécurité. S'agissant de l'examen auquel sont soumis les chauffeur-euse-s VTC, UBER se demande quel est l'intérêt de créer un numerus clausus déguisé pour une activité économique attractive notamment en cette période où l'accès à un revenu est de plus en plus difficile et sachant que ce type d'activité économique permet de relancer certaines personnes.

Pour résumer, UBER Suisse agit en adéquation avec les réglementations en vigueur dans les villes ou dans les cantons où elle opère. Les chauffeur-euse-s VTC ont une indépendance renforcée avec plus de choix, de contrôle et de flexibilité, notamment suite à l'évolution de l'application, tout

en bénéficiant de protection sociale grâce à l'assurance AXA XL qui protège les offreur-euse-s contre les accidents ou lors de la naissance d'un enfant. UBER pense que flexibilité et protection sociale peuvent être compatibles avec le statut d'indépendant-e. La LTVTC a été l'objet d'un consensus par le passé, qui a permis de réunir les acteur-trice-s avec un projet créant un statut de diffuseur de course. La question est donc pourquoi péjorer de manière encore plus forte l'accès à une activité économique attractive en période post-COVID.

M. Lavollee ajoute qu'à Zurich, une personne qui veut devenir chauffeur professionnel doit passer un permis professionnel B121 ce qui lui prend environ deux mois. A Genève, étant donnée la faible fréquence des sessions d'examens, un-e chauffeur-euse peut devoir attendre huit ou neuf mois avant de pouvoir passer son examen et commencer à travailler. A cela s'ajoutent les frais administratifs qui sont particulièrement lourds pour des personnes dont les moyens financiers sont modestes. Il en résulte une baisse d'intérêt pour cette profession comme en témoigne la baisse du nombre d'inscriptions pour les futures sessions d'examen.

M. Aribot ajoute que dans beaucoup d'autres cantons notamment en Suisse allemande, un-e chauffeur-euse de taxi peut se connecter quand il veut sur la plateforme UBER ou d'autres plateformes VTC pour combiner des revenus issus d'une activité de taxis et d'une activité de VTC plutôt que d'attendre deux heures dans la file à la gare. A Genève ce n'est actuellement pas possible.

S'agissant de l'attractivité de la profession de chauffeur-euse VTC, M. Aribot indique qu'il y a de moins en moins de nouvelles et nouveaux arrivant-e-s sur ce marché. Lorsque l'on compare la ville de Genève avec celle de Zurich, on constate que des freins ont été introduits à Genève ce qui est, à son sens, problématique au vu du taux de chômage à Genève. M. Lavollee ajoute que l'augmentation du nombre de chauffeur-euse-s ne va pas de pair avec une baisse des revenus moyens des chauffeur-euse-s.

Un député (PLR) constate qu'il y a plusieurs procédures judiciaires en Suisse qui concernent UBER, dont une en deuxième instance dans le canton de Vaud sur la question de savoir si les chauffeur-euse-s sont des employé-e-s ou des indépendant-e-s. A Genève, l'administration a décidé de requalifier UBER en entreprise de transport alors qu'elle avait jusqu'ici le statut de diffuseur de course. Il demande où en sont ces différentes procédures judiciaires.

M. Aribot répond que dans le cas vaudois, la procédure est pendante devant le Tribunal des prud'hommes. Une décision a été rendue concernant

uniquement un chauffeur qui souhaitait être considéré comme employé. Ils attendent depuis avril les motifs de la décision pour comprendre l'argumentaire mais ne les ont pas encore reçus. A Genève, il y a une procédure en cours. Il y a eu des échanges entre la PCTN et les services d'UBER, qui attendent une décision du tribunal dans les prochains mois. Le canton a effectivement revu sa position en ce qui concerne la qualification d'UBER, qui conteste ce point-là.

Un député (PLR) relève que dorénavant les chauffeur-euse-s UBER peuvent fixer leur tarif. Il demande si la gamme de prix chez UBER est comparable à ce qu'on trouve sur une plateforme comme Lymo.

M. Aribot précise qu'ils sont ouverts à la concurrence. Ils ne connaissent pas les détails s'agissant de Lymo. Uber veut renforcer l'indépendance et la possibilité pour les chauffeurs de choisir leur propre tarif. M. Hinterberger précise que c'est une fonction utilisée activement par les chauffeur-euse-s. M. Lavollee ajoute qu'il s'agit d'un changement important pour l'application. UBER a rencontré différents groupes de chauffeur-euse-s avant de lancer ces différents changements. Ils rencontrent encore ces chauffeur-euse-s pour avoir leur feedback mais globalement, les retours sont très positifs. Il est par contre plus difficile d'évaluer l'impact de ces modifications sur la part de marché.

Un député (PLR) indique qu'il a été porté à la connaissance de la commission que de manière systématique, lorsque les chauffeur-euse-s UBER veulent s'annoncer en tant qu'indépendant-e-s auprès de l'OCAS, on les refuse d'office avant même qu'ils aient pu justifier de leur statut. Il demande si cette situation a été portée à leur connaissance. M. Aribot répond qu'il s'agit d'une grosse préoccupation pour UBER. Les chauffeur-euse-s qui veulent cotiser à l'AVS en tant qu'indépendant-e-s sont souvent bloqué-e-s dans ce processus. Ils tentent de convaincre les autorités que la flexibilité peut être associée à la protection sociale. En effet, lorsqu'Uber décide de renforcer la protection sociale des chauffeur-euse-s, par exemple grâce au contrat d'assurance avec AXA, ça ne devrait pas péjorer le fait d'être indépendant-e. Ils essaient de pousser dans ce sens mais ce n'est pas évident dans le cadre suisse. Ils pensent néanmoins que ce devrait être possible dans le cadre actuel. UBER est actuellement en discussion pour trouver une solution commune.

S'agissant de la protection sociale des chauffeur-euse-s, un député (S) demande à quoi correspond cette assurance mise en place récemment avec AXA pour les accidents. Il demande ce qu'il en est de la maladie, des cotisations retraites, et pourquoi UBER ne propose pas quelque chose de plus attractif qui respecte davantage les droits sociaux. M. Aribot déclare qu'ils

tentent de débloquer la situation au niveau de la SUVA. Ils ont fait un pas avec l'assurance AXA qui pourrait effectivement encore être améliorée, mais tout en garantissant l'indépendance que revendiquent les chauffeur-euse-s, qui ne souhaite pas être considéré-e-s comme des employés et veulent une flexibilité dans leur travail.

Un député (S) demande s'ils accepteraient qu'à Genève, des conducteur-trice-s ne parlent pas un mot de français, d'allemand ou d'anglais et s'il n'y a pas le risque d'encourager un tourisme de chauffeur-euse-s qui viendraient quelques mois par année alors qu'ils ne vivent pas en Suisse et qu'ils n'ont pas à assumer toutes les charges d'un résident genevois. M. Aribot répond que ces cas ne sont pas corrects, qu'ils ne font pas partie des chauffeur-euse-s de la plateforme UBER et qu'il est normal que ces cas soient pénalisés. M. Lavollee ajoute, sur l'aspect de la langue, que le PL est assez flou. Il parle « de connaissances » de français et d'anglais, ce qui laisse beaucoup de marge d'interprétation. Il précise que tous les chauffeur-euse-s actif-tive-s à Genève, sont soit suisses, soit ont un permis de travail en règle. Ils et elles ont par ailleurs un permis professionnel B121 et une carte de chauffeur VTC délivrée par la PCTN.

Un député (Ve) demande si à Zurich, les taxis professionnels ont vu les VTC comme une menace et quelle est la proportion de taxis traditionnels qui jouent le jeu. M. Lavollee répond qu'à peu près 20% des chauffeur-euse-s sont des taxis à Zurich. S'agissant des taxis genevois, il indique qu'ils ont eu des discussions informelles avec des associations qui étaient intéressées mais ça ne s'est jamais concrétisé parce que selon la loi, il faudrait segmenter les produits. Il pense qu'il y a des gens qui pourraient être intéressés à exercer comme taxis et comme VTC.

Un député (EAG) relève que les auditionnés ont mentionné le nombre très élevé d'utilisateur-trice-s connecté-e-s à Uber dans toute la Suisse dont 100 000 à Genève. C'est un marché important et il imagine que ce qui motive les chauffeur-euse-s UBER, c'est l'idée d'avoir une capacité d'en tirer des revenus. S'il y a plus d'utilisateur-trice-s à Genève, il comprend que les soi-disant contraintes ne les a manifestement pas freiné et le marché est toujours intact pour les chauffeur-euse-s. M. Lavollee précise qu'ils n'ont pas partagé le détail des utilisateur-trice-s, mais ils ont clairement perdu des utilisateur-trice-s avec la LTVTC. Il explique que l'entrée en vigueur de cette loi à conduit à un manque significatif de chauffeur-euse-s alors que le nombre d'utilisateur-trice-s restaient constants. Pendant 2-3 mois, les temps d'attente étaient 1,5 fois supérieurs et des prix dynamiques ont été mis en place afin d'attirer des chauffeur-euse-s.

Le député (EAG) comprend qu'ils ont perdu des utilisateur-trice-s par manque de chauffeur-euse-s et qu'il n'y aurait pas suffisamment de chauffeur-euse-s à cause de la nouvelle loi LTVTC. M. Lavollee explique que l'application continue à fonctionner aujourd'hui mais que ce qu'ils essaient de montrer, c'est qu'il n'y a plus de croissance de nouvelles et nouveaux chauffeurs à Genève, ce qui limite l'attractivité pour de nouvelle et nouveaux utilisateurs. La cause en est, selon M. Lavollee, à difficultés de l'examen. A Zurich, les chauffeurs ont deux mois pour obtenir un permis de chauffeur professionnel, puis ils équipent leur véhicule. Donc pour moins de 2000 francs et en moins de deux mois, on peut devenir chauffeur-euse professionnel-le. Ce processus dure bien plus longtemps et il est plus coûteux à Genève, donc l'intérêt est réduit.

Un député (EAG) demande si la décision concernant les travailleur-euse-s salarié-e-s d'UBER Eats pourrait être étendue à UBER transport. M. Hinterberger répond qu'UBER Eats est une plateforme différente et que la situation est différente en ce qui concerne la loi sur le travail et la loi sur la sécurité routière.

Un député (EAG) demande, dans l'éventualité où la justice considérait les chauffeur-euse-s comme des salarié-e-s d'UBER, s'ils continueraient leurs activités ou si c'est un point de rupture. M. Aribot répond qu'on est encore loin d'arriver à cette situation, la procédure n'est pas encore arrivée jusqu'au Tribunal fédéral. Leur point de vue c'est de suivre ce que veulent les chauffeur-euse-s et ces derniers disent qu'ils et elles ne veulent pas être employé-e-s. Les chauffeur-euse-s valorisent l'indépendance et UBER ne veut pas aller à l'encontre de leur volonté. M. Hinterberger précise que la question est de savoir comment on peut s'assurer que tout le monde cotise aux assurances sociales en conservant la flexibilité de cette activité. C'est d'ailleurs la même question pour UBER ride et UBER Eats.

Une députée (PLR) déclare, s'agissant des examens qui ont lieu deux fois par année, que si on pouvait se proclamer chauffeur-euse UBER du jour au lendemain, il risquerait d'y avoir une suroffre de VTC. Elle demande aux auditionnés combien il existe de métiers, à leur connaissance, que l'on peut faire en tant qu'indépendant-e et que l'on peut commencer du jour au lendemain. M. Aribot comprend qu'il s'agit de créer une activité économique à laquelle il y aurait un accès direct mais il convient de ne pas mettre des barrières supplémentaires qui limitent cet accès. Il faut que le laps de temps entre le choix d'entrer dans cette profession et son accès effectif soit acceptable pour ces personnes qui souvent, sont en situation financière difficile. La députée (PLR) signale qu'UBER n'est pas qu'une entreprise sociale pour sortir les personnes du chômage.

Coopérative Taxis 202

M. Miguel Casimiro, président, M^me^ Sophie Massarotto et M. Luis Nunes, membres

M. Casimiro expose les différents souhaits de Taxis 202. Il explique que les membres aimeraient pouvoir circuler sur la totalité des voies de bus, avoir la possibilité de transférer leurs AUADP ou du moins pouvoir les louer, par le biais d'un bail à ferme. Il ajoute que la présence d'un call center devrait être obligatoire pour toutes les centrales de diffusion de courses. Celles qui n'en possèdent pas devraient être qualifiées d'entreprises de transport. Il ajoute que Taxis 202 souhaite également supprimer l'obligation d'un quota minimum pour les diffuseurs de courses, afin de privilégier la qualité et non pas la quantité.

M^me^ Massarotto ajoute que Taxis 202 souhaiterait également qu'un contrôle plus sévère soit mis en place, vis-à-vis des entreprises de transport. L'appellation « diffuseur de courses » ne peut s'appliquer qu'en cas d'existence d'une centrale téléphonique qui puisse répondre aux appels 24h/24. Elle explique que les nouvelles sociétés ne disposent pas de services permettant de répondre au téléphone afin renseigner les clients au sujet des prix ou en cas de problème avec un chauffeur par exemple. Concernant la suppression des quotas, elle explique que ceux-ci impliquent un certain pourcentage de chauffeurs affiliés à la centrale téléphonique. Or, Taxis 202 souhaite privilégier la qualité plutôt que la quantité, étant donné que la centrale travaille beaucoup pour des entreprises et des hôtels. En réponse à la demande de prix fixes du Conseil d'Etat, Taxi 202 a créé une application nommée taxis.ch, qui permet de proposer des prix en fonction de la destination du client. Des prix fixes sont également réalisés pour les entreprises et pour certains hôtels. Elle explique ensuite que Taxis 202 soutient la présence de la PCTN et de la brigade taxis, car ils connaissent bien le sujet et sont complémentaires, en tant qu'organes de contrôle.

M^me^ Massarotto explique que durant la crise sanitaire du COVID-19, des entreprises des rues basses, ainsi que de grands magasins tels que Manor, ont appelé les services de l'Etat, en demandant à être mises en relation avec un transporteur pour leurs livraisons. Elle explique que Genève Avenue par exemple a été uniquement dirigée sur la centrale taxiphone. Si une situation similaire venait à se reproduire, Taxis 202 souhaiterait qu'un système d'équité soit mis en place à ce sujet.

S'agissant des baux à ferme (location d'AUADP) un député PLR relève que Taxis 202 souhaite que cette prestation soit étendue alors que certains chauffeurs de taxi souhaitent l'effet inverse. En effet, ces derniers ayant

obtenu leur licence mais ne disposant pas d'AUADP en louent dans des conditions impliquant souvent des abus de la part du bailleur. Il demande si les représentants de Taxis 202 ont conscience de cette problématique. M. Casimiro explique que la loi actuelle ne permet pas de remettre les autorisations. De ce fait, beaucoup de chauffeurs conservent leur autorisation afin de ne pas perdre leurs finances. Mme Massarotto ajoute que l'entrée en vigueur de la LTVTC a engendré des changements. Le bail à ferme est problématique car il s'agit d'une location qui n'est normalement pas autorisée. Ce point a été longuement discuté et Taxis 202 a demandé un contrôle de la part de l'Etat, afin d'éviter des situations abusives. Elle explique que, lors de l'entrée en vigueur de la LTVTC, certains chauffeurs ont déposé leur plaque, touché les 40 000 francs et ensuite été rappelés. Elle ajoute que d'autres chauffeurs se sont sentis lésés et ont donc fait la demande de mise en place d'une rétrocession de plaque tous les six ans, à un prix fixé par le département.

Une députée (S) demande si Taxis 202 effectue de la diffusion de course uniquement pour des taxis ou si elle travaille également avec des chauffeurs VTC. Elle demande ensuite si Taxis 202, en tant qu'entreprise de diffusion de course, dispose de plusieurs AUADP. Puis, elle demande combien de chauffeurs sont affiliés à la centrale. Finalement, elle demande si un chauffeur peut être affilié à différentes centrales. M. Casimiro répond que Taxis 202 fait de la diffusion de courses uniquement pour des taxis. Il explique que Taxis 202 ne dispose pas d'AUADP, cependant, les chauffeur-euse-s qui y sont affiliés peuvent en posséder plusieurs à titre personnel. Actuellement, une centaine de chauffeur-euse-s sont affilié-e-s à leur centrale. Il ajoute qu'un-e chauffeur-euse peut effectivement être affilié à différentes centrales.

A la question d'un député (MCG), M. Casimiro indique que la coopérative dispose de deux chauffeurs dont le véhicule est adapté au transport des personnes handicapées. Cependant, comme ces chauffeurs sont indépendants, il n'est pas possible de leur imposer des courses.

S'agissant de la possibilité de rendre leurs plaques contre rémunération (40 000 francs) au moment de l'entrée en vigueur de la LTVTC, Mme Massarotto indique que beaucoup de chauffeur-euse-s ont rendu leur plaque contre rémunération, puis se sont réinscrits sur la liste d'attente et en ont obtenu une. Ils-elle ont ainsi touché les 40 000 francs et on toujours une plaque.

Suite à une question d'un député (PDC), M. Casimiro estime qu'il manque une différenciation claire entre les diffuseurs de courses et les entreprises de transport. Il explique que le diffuseur n'a pas connaissance et

ne gère pas les revenus du chauffeur de taxi, contrairement à une entreprise, comme UBER par exemple, qui encaisse l'argent et gère le portefeuille du chauffeur. Il ajoute qu'un chauffeur faisant partie de la coopérative est libre de la totalité de son argent.

S'agissant des abus dans le domaine de la location de baux à ferme, M[me] Massarotto explique ce ces abus ont augmenté avec la situation sanitaire en lien avec le COVID. Cependant, ces cas ne concernent pas une majorité de chauffeurs. Actuellement, les baux à ferme ne sont pas forcément rentables pour un chauffeur. Elle pense que personne ne devrait subir de pertes, aussi bien le détenteur de l'AUADP que le chauffeur. Elle explique qu'avant le COVID, certains chauffeurs voyaient leur bail à ferme augmenter régulièrement, ce qui est problématique. Pour éviter ce type de situation, il est nécessaire de réaliser des contrôles.

Un député (S) revient sur les propos de M. Casimiro, qui a expliqué que 50% des chauffeurs souhaitaient remettre leur plaque mais n'en avaient pas la possibilité. Il demande pourquoi ces personnes n'ont pas remis leurs plaques dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la LTVTC, ce qui leur aurait permis de percevoir les 40 000 francs. M. Casimiro explique que certains n'avaient pas conscience de la dégradation du métier. Il ajoute que ceux qui veulent rendre leur plaque ont entre 57 et 65 ans. Ces personnes gardent leur plaque et la louent.

Clarification du département quant à la période transitoire qui a suivi l'adoption de la LTVTC

M. Bretton indique que les éléments transitoires sont détaillés dans les articles 46 et 47 de la loi actuelle. Il explique que l'Etat a déboursé 22 800 000 francs afin d'indemniser les chauffeurs souhaitant revendre leur plaque. Le régime est passé d'un système de concession à un système d'autorisation avec une taxe annuelle de 1500 francs. Il ajoute que tous les chauffeurs ont reçu un courrier de la part de la PCTN stipulant qu'ils pouvaient continuer à travailler, en payant une taxe de 1500 francs par année, mais que les plaques ne leur appartenaient plus. L'art. 47 LTVTC stipule par ailleurs que les chauffeurs souhaitant céder leur plaque, contre rémunération, avaient la possibilité de le faire pendant une durée de six mois. Il explique que les personnes ayant des plaques datant d'avant 2005 n'ont pas pu prétendre au remboursement, car ce dernier couvrait uniquement les plaques datant de 2005 à 2017. Il émet l'éventualité d'introduire dans la loi la possibilité aux chauffeurs de revendre les plaques six mois avant l'échéance de la durée de validité de six ans. Cependant, cette mesure créerait une distorsion par rapport à la liste d'attente. En effet, ceux qui auront de l'argent pourront passer devant ceux qui n'en ont pas sur la liste d'attente.

M. Stachetti complète en expliquant qu'il y a des individus qui n'ont effectivement pas eu le droit au remboursement, étant donné qu'en 2005, des AUADP ont été attribuées gratuitement. Celles et ceux qui ont obtenu une AUADP gratuitement ne pouvaient donc pas présenter à obtenir un remboursement de 40 000 francs pour cette même plaque. Cette disposition figure à l'article 46 qui prévoit un remboursement du montant nominal payé à l'Etat. De ce fait, ceux qui n'avaient pas payé ce montant n'avaient pas le droit au remboursement. Il aborde ensuite les cessions entre chauffeurs en expliquant que l'article 47 est extrêmement clair à ce sujet. Cet article prévoit que, quel que soit le prix des cessions, elles ne donnent lieu à aucun remboursement. Ces actes ont donc été réalisés sous la responsabilité des acheteurs, qui savaient qu'ils achetaient une autorisation pour 6 ans et non pas une concession. Il n'est donc pas adéquat de dire que la PCTN ou le Grand Conseil peuvent les avoir trompés car c'est écrit noir sur blanc.

Un député (S) relève que la personne auditionnée qui souhaiterait récupérer l'indemnisation des 40 000 francs pour ses plaques est soit dans un cas de figure où elle n'a pas payé ses plaques, soit elle a fait une erreur en ne rendant pas sa plaque pour toucher l'indemnisation de 40 000 francs au moment opportun.

M. Bretton répond que seuls trois chauffeurs n'ont pas récupéré les 40 000 francs au moment du changement de loi, sur les 700 à 800 chauffeurs concernés.

Association du milieu professionnel des taxis genevois

M. Salvador Perez, président du SCCIT, M^me^ Sophie Massarotto, présidente de l'ATSP, M. Zaher Abdallah, président CTG

M. Perez explique que les trois associations travaillent ensemble et sont presque sur la même longueur d'onde. Il remercie le département de les avoir écoutés et tenu compte de leurs doléances. Il estime que des précisions devraient être ajoutées à la loi ou au règlement d'application. Leurs revendications sont les suivantes :

– rajouter une lettre supplémentaire à l'article 20, afin de permettre aux chauffeurs de taxi de s'arrêter facilement sur les pistes et bandes cyclables, afin de prendre en charge des clients qui ont par exemple des bagages ;
– à l'article 17 alinéa 4, de remplacer les termes « peut prévoir » par « prévoit ». En raison du grand nombre de taxis souhaitant accéder à l'aéroport, un accord a été signé avec ce dernier afin d'élargir la réserve de taxis. Cependant, cette disposition n'a pas encore été mise en place à

l'heure actuelle. De ce fait, l'association souhaiterait que le Département prévoie un outil dès à présent

- supprimer les magnets « taxis » qui engendrent des dégâts sur les portières. Les bonbonnes taxis, changées il y a peu, sont suffisantes ;
- augmenter le nombre de voies bus sur lesquelles les taxis sont autorisés à circuler ;
- autoriser les chauffeur-euse-s à quitter leur taxi pendant une vingtaine de minutes lorsqu'ils se trouvent sur une station de taxis ;
- baisser le numerus clausus à 950 AUADP ;
- mettre en place une quittance standardisée de façon à ce que les règles soient les mêmes pour tout le monde ;
- imposer une tenue correcte aux chauffeur-euse-s pour améliorer l'image des taxis de manière générale ;
- autoriser les chauffeur-euse-s à vendre leur plaque à un-e autre chauffeur-euse une fois tous les 6 ans (durée de l'AUADP), pendant une durée de 6 mois ;
- introduire un mécanisme de contrôle des prix des baux à ferme pour empêcher les abus.

En réponse à des questions des commissaires, les auditionnés indiquent de surcroit :

- que l'aéroport n'est pas le seul lieu dans lequel ils rencontrent des problèmes de manque de places de stationnement. Tout le centre-ville est problématique. Avant l'entrée en vigueur de la LTVTC, Genève comptait 875 taxis. Après son entrée en vigueur, ce nombre est monté à 1300 ce qui explique que les stations ont de la peine à absorber le flux des chauffeurs ;
- qu'il existe des chauffeurs spécialisés dans le transport des personnes à mobilité réduite. La centrale Taxis 202 comprend notamment deux chauffeurs de ce type. Elle ajoute que d'autres chauffeurs non affiliés à une centrale sont également spécialisés dans ce domaine ;
- que des divergences d'opinions sont survenues ce qui explique l'existence de plusieurs associations de défense des intérêts des taxis. Les membres choisissent librement les associations dont ils font partie notamment en fonction des affinités. Elle ajoute cependant que, malgré leurs divergences, les trois associations se sont réunies afin d'être plus fortes et

de parler d'une seule et même voix. Par contre, l'Union des taxis genevois (UTG) n'a pas souhaité s'associer avec eux.

Discussion interne

Un député (Ve) demande au département si les concessions qui ont toutes été transformées en autorisations pour une durée de six ans en 2017 seront toutes renouvelées en même temps en 2023 ou si le renouvellement se fera petit à petit. M. Bretton répond qu'au terme du mois de juin 2023, l'ensemble des autorisations sera renouvelé, pour autant que les chauffeurs remplissent les conditions. M. Poggia complète en expliquant que les AUADP peuvent être restituées et attribuées à quelqu'un d'autre durant le délai de six ans impartis.

M. Poggia explique également que des réflexions sont en cours afin de mettre en place un système favorisant un tournus. Auparavant, les chauffeurs achetaient leur autorisation 40 000 francs et la revendaient au même prix. Ils ne payaient donc rien à l'Etat. Il explique que le système d'usage accru du domaine public a mis en place un système de taxe de 1400 francs. Une possibilité de revente de l'AUADP pourrait être accordée une fois pendant six mois depuis l'entrée en vigueur. Un système de restitution de l'autorisation avec un tarif dégressif avec le temps pourrait également être mis en place. Ces solutions permettraient de favoriser le tournus car il est vrai que la solution actuelle est très rigide. Il estime qu'il est important de réfléchir à ces éléments, étant donné que la situation actuelle n'est économiquement et humainement pas favorable.

M. Stachetti indique que seuls cinq chauffeur-euse-s par année en moyenne rendent leurs AUADP. Les renouvellements ont toutefois légèrement augmenté en raison du COVID. Il y en a eu environ cinq durant les trois derniers mois.

Un député (PLR) demande quel est l'avis du département au sujet de la demande de réduction du numerus clausus. M. Poggia répond que la situation est compliquée. Il relève que le nombre de chauffeurs actuel ne serait pas considéré comme excessif s'il n'existait pas une concurrence exercée par les VTC. L'intervention de ces nouvelles sociétés a entraîné une détérioration de la situation des taxis. Il explique qu'un chauffeur sur le terrain a tout intérêt à ce qu'il y ait le moins possible d'autres chauffeurs. Cependant, descendre à 900 chauffeurs impliquerait une suppression de 240 autorisations. A qui retirer leur autorisation ? Il pourrait être logique de prendre les derniers venus. Cependant, ces derniers pourraient être des jeunes actifs, alors que les premiers arrivés pourraient être des individus âgés, en fin de carrière et ne

travaillant qu'à temps partiel. Il souligne également que le retrait d'autorisations pourrait entraîner une demande de dommage et intérêts vis-à-vis de l'Etat.

Le député (PLR) demande s'il serait possible de ne pas renouveler d'autorisation durant un certain temps. M. Poggia relève qu'aujourd'hui il y a déjà quarante chauffeurs de trop par rapport au numerus clausus. S'il y a environ cinq personnes qui partent par année, les autorisations rendues ne seraient pas réattribuées durant huit ans.

Syndicat UNIA

M. Umberto Bandiera, secrétaire syndical

M. Bandiera remercie la commission pour cette invitation et pour l'intérêt à auditionner les syndicats. Genève continue d'être à l'avant-garde dans la réglementation d'un secteur d'activité devenu très populaire en Suisse et à l'international. Le transport de personnes est un secteur en complète évolution, ce qui nécessite une attention particulière des autorités et une connaissance des évolutions sur le terrain. Le projet de loi représente une avancée bienvenue par rapport au projet initial de 2016 qui était en décalage avec la réalité du terrain.

M. Bandeira mentionne des constatations de fond sur 3 critères :

1. la question sociale et des conditions de travail ;
2. la question environnementale ;
3. la question de la gouvernance pour les sociétés actives dans ce domaine.

Si on prend en compte ces trois éléments, dans l'immédiat, les réponses offertes apportent des réponses claires aux entreprises, aux chauffeurs et aux clients. On peut parler d'une occasion manquée sur le côté environnemental.

On a en effet assisté à une explosion de l'utilisation des voitures en ville de Genève pour ces nouvelles activités. On parle du double des voitures introduites sur les routes genevoises. On est passé de 1100 chauffeurs traditionnels à presque 3000 chauffeurs, selon les estimations que l'on prend avec précaution. Le PL n'a pris aucune mesure par rapport à l'impact environnemental de ces véhicules sur le moyen et long terme.

Il relève également qu'un des articles mentionne une limite d'âge à 75 ans, ce qu'il lui semble trop élevé.

M. Bandiera relève que les tensions sociales se sont accumulées entre les chauffeurs de VTC et les chauffeurs de taxi. Il ajoute que de nombreuses questions résultent de la présence de ces nouvelles sociétés dans la région.

Les syndicats genevois saluent positivement l'attention portée aux sociétés qui utilisent des algorithmes pour fournir des services de transport de personnes. Encore une fois, Genève fait office de laboratoire national sur comment régler ces grandes questions économiques et liées au futur de l'emploi dans le pays. Il trouve que l'attention apportée par le Grand Conseil sur ces questions est essentielle et importante. Il espère que les autorités judiciaires pourront mettre un point final à cette longue saga qui concerne en particulier une des sociétés et qui engage UNIA en tant qu'organisation syndicale parce que beaucoup d'employés de cette société sont membres UNIA et demandent des conseils et de l'aide pour régler les différents conflits. L'intérêt est d'établir un état de droit qui soit clair, lisible et qui puisse éviter toute tentation de concurrence déloyale dans un marché qui devient de plus en plus juteux. Le transport de personnes à l'avenir mériterait un approfondissement sur les questions environnementales et sur les questions de gouvernance vis-à-vis des acteurs présents.

Un député (S) demande quel est le panorama général des relations entre chauffeur-euse-s de taxi et de VTC, notamment en période de COVID alors qu'on sait qu'il y a eu beaucoup de conflits, de dénonciations, de tensions et des déprédations de véhicules. Il lui demande s'il voit une évolution plutôt positive ou pas. M. Bandiera explique que son organisation s'intéresse à ce secteur depuis plusieurs années et elle a pu voir une évolution incroyable de cette catégorie professionnelle. A l'époque il y a avait un grand conflit entre les bonbonnes jaunes et bleues. Du point de vue économique, on constate une dégradation des conditions de travail. Il y a déjà 10 ans, les chauffeurs parlaient d'une baisse de leur revenu. Aujourd'hui on peut dire que l'arrivée des plateformes a complètement détruit le marché local. On ne peut pas imaginer qu'une offre infinie de transport de personnes avec véhicule puisse trouver une demande dans une ville comme Genève. Dans les années 2013-2014, quand les plateformes ont annoncé leur arrivée en Europe et en Suisse, les syndicats ont essayé d'alerter les acteurs concernés. Cette situation a alimenté des confrontations, parfois physiques, parfois nécessitant l'intervention des forces de police, ce qu'a mal vécu UNIA qui souhaite représenter des intérêts communs. Le clivage initial était déterminé par deux facteurs principaux : un regard plutôt ultra-libériste porté par les autorités qui a conduit à un laisser-faire trop important, et une méconnaissance ou méfiance réelle des enjeux futurs de ces services.

Le service de transport professionnel de personne est important pour la communauté et il convient de considérer aujourd'hui les chauffeurs de taxi comme un service de proximité et d'utilité publique et en tant que tel. Nous devons donc nous préoccuper de l'avenir de ces 3000 personnes qui offrent

ce service à Genève. Les syndicats sont pessimistes et ne pensent pas du tout, et la crise économique en lien avec la pandémie en est la preuve, que ces personnes puissent avoir les bases économiques suffisamment solides pour vivre de ça à Genève. Cela amène des situations de paupérisation qui risquent de devenir de plus en plus importantes. Pendant le COVID, les chauffeurs de taxi indépendants se sont trouvés dans une situation économique épouvantable et un bon nombre a dû faire face à la vente du véhicule plutôt que de s'adresser à des institutions d'aides, y compris l'hospice général. Dans le cas des VTC, la plupart ont complètement disparu, étant résidents en France et se retrouvant confinés sans la possibilité de demander une aide, puisqu'ils ne sont pas annoncés aux assurances sociales et qu'ils n'ont pas pu demander d'indemnités chômage.

Il estime que ce domaine d'activités pose beaucoup de questions importantes relatives à la cohésion sociale. On peut dire aujourd'hui que les tensions qu'on a connues en 2013-2014 ne font plus l'actualité heureusement. Il pense que les acteurs de la branche font preuve d'un regard de plus en plus professionnel mais il y a un besoin de clarté. La technologie a radicalement bouleversé l'organisation du travail. On sait déjà que ces sociétés investissent des dizaines de milliards de dollars pour concevoir des voitures autonomes. Une de ces plateformes est présente à Genève et est hyper engagée dans ce projet. On sait qu'à terme pour ces opérateurs, la figue du chauffeur ne va même plus exister. La question est comment sauver à Genève les 3000 personnes qui ont un emploi à travers cette activité. Sa lecture personnelle de ce PL est qu'il présente l'avantage de régler les problématiques actuelles mais n'apporte pas réellement de solutions pour les enjeux futurs. Selon lui, nous devions réfléchir à l'utilité publique de ce service pour garder ces emplois à Genève, sachant qu'on parle d'une population qui a en moyenne 40 à 50 ans.

Un député (S) demande si les chauffeurs VTC qu'UNIA défend sont des chauffeurs qui travaillent à 100% ou si c'est une activité d'appoint.

M. Bandiera répond qu'on peut parler de personnes qui travaillent à temps plein pour ces plateformes et qui, pour la presque totalité, ont pour seul revenu celui qui est lié à cette activité. En 2020, la photographie de ce secteur est celle d'un secteur qui s'est précarisé avec la multiplication de l'offre et à la différence des slogans de publicité de certaines plateformes, les chauffeurs ne font pas cela juste pour leur liberté et dans leur temps libre. La crise de 2008 et l'actuelle récession liée à la pandémie créent des vides dans certains domaines et l'anarchie qui a été présente dans ce domaine a facilité l'embauche de ces personnes qui se rendent compte aujourd'hui des difficultés que représentent travailler dans cette branche. Il y a eu plusieurs

protestations contre les administrateurs de ces sociétés qui avaient promis des revenus mirobolants aux chauffeurs, mais qui se trouvent aujourd'hui à devoir supporter des frais importants.

Lors du départ de la société KAPTEN en 2019, plus de 400 chauffeurs ont été laissés sur le terrain et ce sont les finances publiques qui ont dû supporter les frais. Pour UNIA, ce cas représente un précédent très grave qui n'apparaît pas dans le rapport du Conseil d'Etat mais qui semble important. C'est une société qui en l'espace de 48h a annoncé avec un SMS la fin de ses activités.

Un député (S) relève que beaucoup de chauffeur-euse-s de taxi déclarent des revenus extrêmement bas. Il demande quelle en est la raison et si on peut craindre beaucoup de travail au noir. M. Bandiera ne peut pas dire s'il s'agit de travail au noir. Ce qui est sûr, c'est que d'un point de vue économique, il y a eu une dégradation épouvantable de la situation des taxis avec l'arrivée des plateformes. Le fait d'avoir triplé l'offre en quelques années a détruit la capacité économique de ces personnes. A cela s'ajoutent des phénomènes saisonniers. Par exemple, il pense qu'il n'y a pas mal de travail illégal dans le domaine du transport de personne à l'aéroport de Genève en période hivernale. Il salue le fait que dans le PL, l'aéroport de Genève soit appelé à faire des efforts dans ce sens-là. L'activité des chauffeurs de taxi ne représente aujourd'hui plus les entrées financières que l'on imaginait dans les années 80. En tant que syndicat, il s'agit d'une catégorie professionnelle plus proche de la précarité que d'une stabilité et ce rôle d'utilité publique mériterait une considération différente. Il y a une grande majorité de chauffeurs qui ont demandé de l'aide. Mais il y a aussi des personnes détentrices de plaques qui continuent à bien vivre de ce business, que ce soit dans la location de voitures ou de plaques.

Un député (EAG) demande si M. Bandiera a des propositions concrètes à formuler concernant les obligations en termes de charges sociales ou de protection des travailleurs. A son sens, le projet de loi est assez flou en la matière ce qui laisse une marge d'interprétation importante de la part de l'Etat et des entreprises. M. Bandiera pense qu'il a raison. Pour avoir représenté les chauffeurs de VTC dans ce genre de combat, soit comment être déclaré et comment payer les cotisations sociales, il a remarqué de grandes difficultés de coordination entre la caisse de compensation, la SUVA, le département, l'inspection du travail, etc. Il pense que de prévoir et d'organiser cette coordination dans la loi représente clairement un avantage. Il ne pense pas qu'il faille modifier le droit existant parce que ce qui est prévu en Suisse dans l'exercice de cette profession est suffisant afin de réglementer l'état actuel de la situation. Le problème c'est plutôt comment

faire respecter ce droit, notamment définir qui sont les autorités qui surveille l'arrivée des sociétés en amont, qui traite les demandes d'autorisation et l'établissement de ces sociétés en Suisse, etc. La demande d'UNIA est l'application du droit existant en termes d'assurances sociales.

On peut signaler qu'il y a eu une évolution de la part des autorités et une sensibilité différente dans l'appréciation de l'importance de cet aspect par rapport au début de l'implantation de ces sociétés où les autorités faisaient prévaloir le principe d'autodéclaration. Une large majorité des chauffeurs VTC ne sont pas déclarés, ce qui représente un manque à gagner important pour les finances publiques et un manque de contrôle pour les autorités. On constate une disparité énorme dans les contrôles effectués entre les chauffeurs traditionnels et VTC. Avant de se lancer dans une révision, ce qui inquiète les syndicats est l'application du droit existant et on peut saluer la clarification faite entre les sociétés de transport et les diffuseurs de courses, ce qui permet d'éviter les échappatoires que certaines sociétés ont tenté de prendre dans ce domaine.

Du côté des chauffeurs, ça leur permet de savoir que leur activité est soumise à des règles précises. Aujourd'hui, l'OCAS a augmenté la surveillance et l'attention. Les syndicats ont demandé à plusieurs reprises au magistrat d'appliquer la LTVTC, notamment l'article lié à l'arrêt de l'autorisation en cas de violation du droit du travail mais procédure de suspension de l'autorisation est très important pour faire comprendre à ces sociétés internationales que nous nous trouvons dans un état de droit. Les syndicats espèrent donc que les clarifications seront faites pour que ces personnes soient définitivement annoncées auprès des assurances sociales et que les employeurs paient les cotisations dues.

Un député (Ve) constate qu'UBER Eats a changé de formule récemment. Lors de la présentation d'UBER à la commission, ils ont affirmé que suite à un sondage, une majorité de leurs membres souhaitaient rester indépendants. Il demande son appréciation critique sur cet état de fait et si la transposition d'UBER Eats à UBER transport lui semble souhaitable.

M. Bandiera ne connaît pas ce sondage d'UBER Eats et il aimerait bien le connaître. En tant que syndicaliste, il a des rendez-vous bloqués jusque fin octobre pour répondre aux sollicitations des livreurs UBER Eats. Les syndicats genevois ont réagi de façon claire depuis 2018 et leur position est la suivante : UBER Eats pratique une activité réglementée par la loi sur le service à l'emploi parce en raison de la triangulation entre l'employeur, l'employé et le prestataire de service. On a demandé à UBER Eats de respecter le droit suisse et d'annoncer son personnel, mais cette entreprise préfère externaliser sa propagande publicitaire, ce qui ne correspond pas à la

situation à Genève. En effet, l'activité est clairement définie par le droit existant. Cette loi est accompagnée en Suisse par une convention collective de force obligatoire. Une question centrale dans ce dossier est que la faute n'est pas forcément celle du livreur qui travaille pour ces sociétés.

Les livreurs sont pour la majorité des jeunes chômeurs frontaliers attirés par les salaires promis. Toutefois, après une semaine de travail, il garantit qu'aucun livreur n'a le sourire. Ils se rendent tous compte qu'il y a des coûts, qu'il n'y a aucune garantie ou protection et que ce qu'ils arrivent toucher comme salaire à la fin de semaine est de loin ce qui était promis par la société. Cela a fait l'objet de plusieurs interpellations aux autorités compétentes. On parle aujourd'hui de plus de 500 personnes qui travaillent presque à temps plein à Genève pour cette société. Pour une petite ville, avoir 1500 livreurs à plein temps représente un grand risque. On est heureux que les trois sociétés aient décidé suite aux décisions d'offrir un contrat de travail aux livreurs, mais malheureusement les conditions offertes restent de loin celles qui sont obligatoires en Suisse. Cet élément confirme une fois de plus la mauvaise foi de cette société américaine dans la conduite de ses opérations.

Genève reste une ville en Europe avec un haut potentiel de retour sur investissement pour cette activité, et le fait d'appliquer une convention collective modifie les bénéfices de la société. Ça reste une bataille que les syndicats mèneront. UBER Eats a un arsenal de communication important. Heureusement, ce sont les institutions démocratiques qui décident. M. Bandiera invite à une réflexion plus large sur le futur de l'emploi. Malheureusement pour les jeunes, ces plateformes restent parmi les rares occasions d'emploi et c'est très inquiétant pour les syndicats de constater que le système n'est capable aujourd'hui que de générer des « working poor ». En tant que système économique, on a vraiment de grosses questions à se poser. L'alternative à cela, si on discute avec ces jeunes, c'est soit du travail au noir, soit du travail temporaire. Il pense que derrière ces révisions légales, il y a aussi une réflexion sur le système économique et sur la qualité d'emploi que l'on est capable de créer à Genève.

Un député (Ve) demande ce qu'il penserait d'une plateforme d'utilité publique où les personnes sont engagées soit sous la forme de travailleurs d'une coopérative, soit sous la forme de salariés. M. Bandiera répond que ça permet de faire le lien avec ses réflexions sur l'avenir du travail. Il parlait d'une occasion manquée parce qu'on n'a pas avancé sur les questions liées à la numérisation dans notre société. La technologie crée de la plus-value, augmente la productivité pour l'investisseur mais les gains dérivés ne sont pas forcément connus et il trouve qu'il n'y a pas aujourd'hui de débat sur ces

questions. Il fait une analogie avec l'installation de caisses automatiques dans les supermarchés et constate qu'aucune question de société ne s'est réellement posée. On assiste à une tendance ultra libérialiste de laisser les entreprises trouver des solutions, or elles n'ont pas toutes les solutions. Dans le cas des plateformes dans le marché du transport de personnes, on peut parler d'un marché volé car elles se sont installées il y a 5 ans sans être autorisées et elles détiennent aujourd'hui plus de la moitié du marché genevois. Il faut trouver des solutions pragmatiques et en tant que syndicat, ils parlent de numérisation sociale. La technologie a des capacités telles qu'elle permet de détruire l'emploi mais de garder le travail.

La « gig economy » a trouvé un énorme boulevard et l'autorité politique doit intervenir. On se demande comment ces 3000 personnes à Genève seront sauvées et quel est leur avenir. Il est convaincu qu'on doit lier à cela la transition écologique décidée par le canton. Il faut un changement et il faut obliger ces sociétés à utiliser des voitures électriques et dans la réflexion, permettre une centralisation de l'offre et de la demande. Aujourd'hui, n'importe qui peut s'adresser à une de ces plateformes et les données échappent à tout contrôle et évaluation. Un dernier élément sur lequel la loi ne se penche pas est la question de la production des données. On a en tête qu'un chauffeur de taxi transporte des personnes, mais on n'a jamais intégré la dimension de la production des données que ces plateformes exploitent de manière exponentielle. Il est intéressant de savoir qu'à Genève, UBER maitrise le flux du trafic et on en est arrivé là parce qu'on n'a pas vu arriver ce genre de puissance technologique.

Lymo

M. Alex Sabbag, co-fondateur, M^me^ Annette Ponti, juriste et M^me^ Mélanie Korchi-Malhamé, directrice générale

M^me^ Ponti indique que Lymo est une société de diffusion de courses avec siège et domicile fiscal à Genève. La diffusion de courses se fait par le biais d'une application mobile avec système de géolocalisation. Les chauffeurs ont une application et les passagers une autre application. Le prix de la course est calculé par l'application sur la base du tarif fixé par le chauffeur. Le prix de la course est indiqué au client par l'application sous forme d'une fourchette de prix. Toutefois, le prix final ne dépasse jamais l'estimation maximale de la fourchette qui est à peu près de 20%. Lymo ne prélève pas de commission sur chaque course et n'impose pas d'abonnement contraignant. Lymo facture des frais d'utilisation de 15 francs aux chauffeurs s'ils effectuent au moins une course sur la plateforme en une semaine. La personne qui sollicite une course

via l'application reçoit plusieurs offres à des prix différents et choisit celle qui lui convient y compris si elle préfère un taxi ou d'un VTC. Il n'y a pas de clause d'exclusivité pour les chauffeur-euse-s, ni de directives de la part de Lymo aux chauffeurs, donc pas de lien de subordination.

A ce jour, 580 chauffeurs sont inscrits chez Lymo dont environ 30% de taxis. Lymo reçoit environ 50 nouvelles inscriptions par semaine depuis son relancement mi-septembre. Lymo a conclu des partenariats avec Smood et l'association UTG (Union des taxis genevois). Les chauffeurs Lymo ont été déclarés comme ayant le statut d'indépendant par la SUVA par décisions du 15 juin 2020. Lymo est 100% légale et en règle avec la PCTN qui a accordé une décision en constatation de droit le 21 décembre 2018. Lymo démontre qu'il est possible d'opérer un système d'application mobile de diffusion de courses tout en respectant la loi et l'indépendance des chauffeurs. Lymo est favorable au renforcement de la protection sociale des chauffeurs mais le projet ne tient pas compte de la diffusion de courses par le biais des nouvelles technologies et revient à instaurer un monopole des taxis. Elle présente problèmes principaux soulevés par le projet de loi.

Premièrement l'art. 18, al. 1 let. b indique que les voitures doivent être « équipées d'un système de paiement par carte bancaire » et que le Conseil d'Etat peut exiger un dispositif permettant d'imprimer les quittances. Le projet ne précise pas si une application mobile est considérée comme un système de paiement par carte bancaire et il ne tient pas compte du fait que, s'agissant d'une application mobile, les quittances sont envoyées aux passagers par email ou SMS et peuvent être consultées sur l'application. Elle se demande pourquoi exiger un tel dispositif.

La disposition la plus problématique pour Lymo est l'art. 24 du PL qui concerne l'usage du domaine public. Cet article dit que les VTC ne peuvent « ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette attente, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client ». L'art. 24 al. 3 précise que « le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge ». L'art. 22 de la loi actuelle prévoit que les VTC peuvent accepter des courses lorsqu'ils circulent. Cette possibilité est supprimée par le PL et l'art. 24 revient à éliminer totalement du marché genevois les diffuseurs de courses qui mettent à disposition des applications mobiles par géolocalisation et fixent un prix à l'avance. Les VTC ne pourraient pas accepter une course en circulant et devraient stationner dans un lieu privé en attendant des demandes de courses. Ils devraient ensuite également stationner dans un lieu privé après la course et n'auraient pas le droit de prendre une commande sur le chemin du retour. Ceci n'est pas possible puisque le but des nouvelles

technologies est d'avoir un chauffeur près de soi. Le délai entre la commande et la prise en charge signifie que le chauffeur devrait attendre avant de prendre un client même si la personne est à côté de lui, ce qui n'est pas optimal.

En ce qui concerne l'art. 26 qui fixe le prix des courses, l'équivalent à la loi actuelle est à l'art. 18. On voit que dans le PL, toute référence à une application informatique pour fixer le prix a disparu et l'art. 26 dit que les VTC ne peuvent que fixer le prix d'une course par entente avec le client, mais on ne sait pas si l'utilisation d'une application mobile est considérée comme une entente libre entre le client et le chauffeur et le cas échéant, elle demande pourquoi avoir changé un texte qui était clair. Dans le rapport explicatif du PL à la p. 39, il est indiqué que les fourchettes de prix seront bannies et c'est précisément ce que propose Lymo. Il s'agit d'une fourchette de prix proposée au client avec un prix maximal et le client donne son accord sur un montant maximum. Le client sait qu'il ne paiera pas plus qu'un certain montant. Lymo ne voit aucune raison légitime de bannir la fourchette de prix.

Un autre article du PL qui les interpelle est l'art. 30 al. 2 let. a qui indique que « toute entreprise de diffusion de course doit, en outre : garantir la fiabilité et la qualité du service ». Cette disposition figure déjà dans la LTVTC à l'art. 29 al. 1. Pour Lymo, le projet reprend une incohérence qui figure dans la loi puisque le projet considère que le diffuseur de courses, contrairement à l'entreprise de transport, n'est pas un employeur mais il sert uniquement d'intermédiaire entre le client et le transporteur. En tant qu'intermédiaire, le diffuseur ne peut pas garantir la fiabilité et la qualité du service qui est offert par des transporteurs indépendants. Le diffuseur de courses n'emploie pas des chauffeurs, ne donne pas de directives aux chauffeurs et n'exerce pas de lien de subordination sur les chauffeurs, ces derniers étant indépendants. Dans ces circonstances, il ne peut pas garantir un service qu'il ne contrôle pas. Lymo peut seulement vérifier et s'assurer que les chauffeurs qui utilisent l'application remplissent les conditions légales relatives aux permis professionnels.

Il y a pour Lymo d'autres problèmes généraux. Par exemple, l'art. 11 du projet indique que « les entreprises qui souhaitent diffuser des courses de taxi et de voiture de transport avec chauffeur doivent obtenir une autorisation pour chaque activité ». On parle des diffuseurs de courses à l'art. 11 et des exploitants à l'art. 6 donc on ne comprend pas qui doit obtenir l'autorisation. Il y a un autre problème général à l'art. 7 du projet qui prévoit que « la carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant : a) a l'exercice des droits civils ; (…) g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse

de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent ». Lymo est favorable au renforcement des contrôles s'agissant de l'affiliation des chauffeurs à des caisses de cotisation, mais l'art. 7 contient une restriction qui paraît excessive de la liberté individuelle des chauffeurs puisque le fait de ne pas être à jour avec le paiement des cotisations sociales peut conduire à la non-délivrance ou au retrait de la carte professionnelle. Elle demande dans quelle autre profession le fait de ne pas être à jour dans ce type de paiement empêche de travailler.

L'art. 11 concerne l'autorisation d'exploiter qui s'applique aux diffuseurs de courses. Lymo se demande pourquoi la personne qui peut engager une société de diffusion de courses doit être suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante et pourquoi cette personne ne peut pas être européenne et salariée de l'entreprise. Il lui semble que la règle de la nationalité va au- delà du droit des sociétés et est en contradiction avec le droit fédéral.

Enfin, l'art. 33 al. 2 let. a prévoit que « pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut : a) définir une zone de son périmètre exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance ». A l'art. 33 al. 3, le projet prévoit une zone de périmètre pour les VTC commandés à l'avance mais il ne prévoit rien pour les taxis commandés à l'avance et ils pensent que cela risque des créer des problèmes car les taxis précommandés ne doivent pas se retrouver dans la file d'attente avec les autres taxis. Les conclusions de Lymo sont que le PL est contraire au principe constitutionnel de la liberté de commerce et d'industrie puisqu'il revient à instaurer un monopole des taxis à Genève. Le Rapport prétend qu'il y a seulement trois modifications importantes de la LTVTC mais c'est bien plus que cela. Le PL semble avoir pour but d'éradiquer UBER et par la même occasion tous les autres diffuseurs de courses qui utilisent une application mobile avec géolocalisation, sauf Taxiphone qui ne donne pas de prix mais une estimation et qui ne travaille pas avec des VTC.

Dans le projet, les nouvelles technologies de diffusion de couses par application mobile ne sont pas mentionnées du tout. Ce projet ferait de Genève une des rares villes où il n'y a pas de VTC opérant par diffuseur de courses avec une application mobile. Elle pense que ce serait une régression et une image rétrograde de la ville surtout lorsque les touristes seront de retour.

Lymo considère pour le surplus que, s'agissant du souci de renforcer la protection sociale des chauffeur-euse-s, il n'est pas nécessaire de modifier la loi. M. Sabbag considère par contre que la loi actuelle n'est pas appliquée et

qu'il n'y a pas suffisamment de contrôles de la PCTN, ce qui leur cause une concurrence déloyale. L'entente préalable avec un prix maximum est déjà inscrite dans la loi mais il sait que les concurrents ne la respectent pas. Il aimerait que la loi soit appliquée et respectée avec des contrôles accrus.

Aux questions posées par un député (MCG) M. Sabbag explique que leurs concurrents ont des prérogatives, donnent des ordres, recrutent et licencient les chauffeurs et sont des employeurs. Ils ne devraient pas être classifiés aujourd'hui comme des diffuseurs de courses ; c'est un aspect important qui change toute la donne. Il ajoute que Lymo n'est pas elle-même propriétaire de plaques de taxis.

Un député (Ve) demande une estimation du chiffre d'affaires de Lymo et leur nombre d'employé-e-s. M. Sabbag répond qu'ils ont moins de 10 employés. Ils ont commencé leurs activités en septembre donc pour le moment, c'est prématuré pour parler de chiffre d'affaires. Ils ont 580 chauffeur-euse-s affiliés à leur plateforme dont 200 taxis. De plus en plus, ils se rendent compte que le service répond à un besoin pour les chauffeur-euse-s parce qu'ils ne prennent pas de commission ni d'abonnement contraignant comme ça peut être le cas chez leurs concurrents. Les chauffeur-euse-s souffrent aujourd'hui car leur nombre augmente dans un marché qui est stable. Ils et elles ont donc besoin de solutions qui leur permettent de s'en sortir tout en restant indépendant.

Un député (Ve) demande si leurs concurrents sont les sociétés de taxis ou plutôt les autres diffuseurs de courses. M. Sabbag répond que leurs concurrents sont les centrales, dont les sociétés de taxis qui sont une concurrence déloyale ainsi que les plateformes comme UBER qui font également une concurrence déloyale. Il rappelle que Lymo a tout fait pour se conformer à la loi et on leur dit maintenant qu'elle change. M^me^ Korchi-Malhamé ajoute que la LTVTC est la loi qui a créé le statut professionnel de VTC. C'est ce statut que le PL est en train d'écarter. M^me^ Ponti considère que c'est très radical.

Un député (PDC) indique qu'il existe beaucoup de crainte liée à ce que l'on appelle l'« uberisation de la société ». Il demande s'ils partent du principe qu'une bonne utilisation de ces technologies règle ces craintes. M^me^ PONTI pense que c'est surtout des problèmes liés aux assurances sociales et de précarisation des chauffeurs qui crée des craintes mais il y a des solutions pour cela. Le fait de simplement interdire la nouvelle technologie n'est pas une solution. M. Sabbag informe que l'Agefi a titré que Lymo a trouvé la formule magique. En rendant le chauffeur indépendant, Lymo l'aide à maximiser ses revenus. Il considère qu'UBER ponctionne énormément d'argent aux chauffeurs pour la mise en relation avec le client alors que

Lymo fait cela digitalement pour un coût de 15 francs par semaine. La précarisation affecte autant les chauffeurs de taxi que les VTC. Il estime qu'UBER est une machine à création de chauffeurs et que c'est une machine à prolifération. Il sait qu'il n'est pas possible de mettre un numerus clausus sur les VTC mais il est en faveur d'un ralentissement de cette croissance. Selon le business modèle de Lymo, qui a 15 francs par chauffeur de revenu par semaine, son point mort est à 700 chauffeurs. Cela va marcher parce que Lymo n'a pas de frais de marketing. Le marketing de Lymo c'est le chauffeur.

A la question d'une députée (S), M. Sabbag indique que le ou la chauffeuse doit payer les 15 francs d'affiliation à la plateforme uniquement les semaines où le ou la chauffeuse a complété au moins une course, donc qu'il ou elle ait eu des revenus. Les client-e-s sont contents d'avoir 200 taxis (et pas uniquement des VTC) sur la plateforme Lymo parce qu'ils offrent le meilleur produit en ville et ils ne sont pas plus chers. Il estime que la plateforme Lymo aide les taxis qui se sont plaints. Il se demande pourquoi les taxis n'ont pas réfléchi à innover et à adopter le monde digital au lieu de se plaindre et de vivre dans la préhistoire puisqu'ils ont un meilleur produit. En effet, ils ont un accès accu au domaine public.

Une députée (S) demande comment sont fixés les prix. Elle a constaté que pour un même trajet, il y a différentes fourchettes de prix. Elle demande comment se passe cette annonce des prix par les chauffeurs. M. Sabbag répond que le chauffeur détermine sans contrainte un tarif horokilométrique, ou choit un des dix tarifs préprogrammés pour aller plus vite. Il peut le changer autant de fois qu'il le veut pendant la journée mais évidemment pas pendant la course. L'application consulte automatiquement tous les chauffeurs sur une course donnée et calcule son prix. Sur le prix de la course, on rajoute une fourchette qui a été fixée en discussion avec la PCTN à 20% entre le minimum et le maximum. Le chauffeur a toutefois le droit de renoncer à la fourchette et annoncer un prix fixe. Pour fixer son tarif, le chauffeur est informé par Lymo du tarif du marché. Le chauffeur peut se positionner et choisir de se mettre plus haut que le tarif du marché ou au minimum. Les chauffeurs sont des entrepreneurs qui réfléchissent et plus ils comprennent comment le système de marché fonctionne, plus ils peuvent travailler. Lymo ne peut pas dépasser le maximum de la fourchette ni dépasser le taximètre si c'est un taxi.

La députée (S) ne comprend pas l'article 24, al. 1 de la même façon que Lymo. Selon sa lecture, un VCT ne peut effectivement pas « tourner à vide » dans l'attente d'une commande. Par contre, il aurait le droit de chercher une place de stationnement après avoir déposé un client et, s'il reçoit une

nouvelle commande avant d'avoir trouvé une place, il peut y répondre. Mme Ponti répond que l'art. 22 al. 2 de la loi actuelle dit que « les voitures de transport avec chauffeur peuvent prendre une course transmise par un diffuseur de courses lorsqu'elles circulent ». Ce texte est très clair et elle pense que c'est en raison d'un choix clair que cette disposition ne figure plus dans le PL. M. Poggia explique qu'ils ne veulent pas avoir des centaines de VTC qui sillonnent la ville et envahissent les rues basses dans l'attente d'obtenir une course lors des sorties de boîtes de nuit. Il invite les auditionnés à lui donner une solution pour cela s'ils en ont une.

Un député (MCG) demande si cela permet ou si cela amène le taxi à renoncer à sa taxe de prise en charge. M. Sabbag répond que la loi actuelle fixe aux taxis un tarif horokilométrique maximum. Elle n'impose ni un prix exact ni un prix minimal. Le taxi a le droit de pratiquer des tarifs plus bas. Il peut donc renoncer à la taxe de prise en charge. Il ajoute que le passager choisit le chauffeur avec le prix et la qualité qui lui conviennent le mieux. Certains chauffeurs de taxi choisissent un tarif de Lymo qui correspond au tarif du taximètre. D'autres chauffeurs jouent le jeu de la concurrence et au lieu d'attendre, ils préfèrent créer de la demande et ces taxis-là peuvent baisser leur prix, notamment réduire cette taxe de prise en charge de six à zéro franc. M. Sabbag ajoute que Lymo élimine des centrales qui ponctionnent des revenus. Il estime que Lymo est comme un site de rencontre.

Un député (Ve) déduit qu'ils ont besoin d'environ 50 000 francs par mois pour fonctionner. Il demande qui est propriétaire de Lymo et s'ils existent ailleurs qu'à Genève. Les auditionnés répondent que l'entreprise est enregistrée à Genève.Près de la totalité des actionnaires sont suisses, notamment les deux membres fondateurs. Il précise que Lymo n'existe qu'à Genève.

Un député (Ve) demande si le prix de 15 francs par semaine est garanti à terme ou s'il pourrait évoluer. M. Sabbag répond qu'il n'y a pas de garantie et Lymo peut le considérer la baisse ou la hausse. Tout dépend du succès commercial de Lymo.

Un député (S) considère que normalement sur l'application, le véhicule qui présente le temps de trajet le plus rapide devrait être le taxi puisqu'il bénéfice de l'usage accru du domaine public contrairement aux VTC. En revanche le moins cher devrait être le VTC. Il demande si on peut faire cette généralité. M. Sabbag répond que c'est le cas en théorie mais la réalité n'est pas nécessairement la même. L'algorithme calcule le temps jusqu'à la prise en charge du client puis le temps du trajet. L'algorithme baisse arbitrairement

le temps du taxi parce qu'on sait qu'il va plus vite en raison de l'usage accru du domaine public.

S'agissant de la revendication de Lymo de modifier l'article 24, al. 1, un député (S) demande si Lymo se contenterait de supprimer la mention « ni circuler dans cette attente ». Il précise que l'objectif de ne pas voir des VTC tourner en rond et polluer en attendant une course demeure.

M. Sabbag relève que d'autres villes dans le monde interdisent le hélage des VTC et c'est tout à fait légitime. Mais il considère que la formulation de l'actuel LTVTC répond très bien à cet impératif. Si on introduit, pour les VTC, un délai d'attente entre la commande de la course et la prise en charge du client, l'algorithme décidera faire appel à des chauffeurs qui sont localisés plus loin. Ce qui fait que le chauffeur qui ne pollue pas et qui est juste à côté du client sera exclu du système. C'est pour cette raison qu'ils sont défavorables au délai d'attente. Il ajoute que selon lui, le problème réside dans le fait qu'il y a trop de chauffeurs VTC dans cette ville. Il sait néanmoins qu'on ne peut pas réduire le nombre de VTC. Le problème est qu'UBER promeut un système de prolifération des chauffeurs. Lymo est dépendante de la satisfaction des chauffeurs qui sont ses clients. Il estime que le marché est la meilleure façon d'optimiser la demande et l'offre. Il y a trop d'offre aujourd'hui et elle est artificiellement financée par la précarité des chauffeurs.

S'agissant des modalités de paiement, M. Sabbag précise que le client peut payer en espèces ou par carte de crédit. S'il choisit cette dernière option, le paiement se fait via l'application et le montant est ensuite reversé au chauffeur ou à la chauffeuse. Le ou la chauffeuse reçoit un relevé de courses et un résumé hebdomadaire du chiffre d'affaires. Il ou elle reçoit finalement un résumé annuel pour sa déclaration fiscale.

Prise de position du département suite aux auditions

M. Mauro Poggia, Conseiller d'Etat, M. Jean-Christophe Bretton, secrétaire général adjoint chargé du marché du travail et du commerce, et M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN

M. Poggia indique que son département cherche à élaborer une solution pour répondre à une préoccupation majeure des chauffeur-euse-s de taxi à savoir le manque de circulation des AUADP en raison de l'absence d'incitations financières à rendre son/ses AUADP. De ce fait, très peu de nouveaux et nouvelles chauffeuses peuvent rentrer dans la profession et celles et ceux qui détiennent une AUADP préfèrent les utiliser

occasionnellement et/ou les louer plutôt que de les rendre. Cela débouche sur des excès et des situations d'exploitation.

Le département travaille sur un système qui permette de concilier le paiement d'une taxe annuelle qui autorise un usage accru du domaine public mais qui donne également une valeur intrinsèque à cette AUADP pour inciter à sa cession. Il s'agit d'introduire un intérêt financier pour le chauffeur de taxi de céder son AUADP, pour un montant qui doit être défini et contrôlé par l'Etat. Ce montant doit être raisonnable afin qu'il puisse est amorti même pour des personnes modestes. L'AUADP pourrait être cédée moyennant une information préalable au département qui contrôlera si la personne qui acquiert l'AUADP répond aux conditions de l'exercice de la profession. Le département s'est également posé la question si cette cession de l'AUADP devait être autorisée en tout temps ou uniquement pendant un laps de temps défini et retreint. Ils ont finalement estimé qu'il était inutile de mettre des chicanes quant à la date du transfert, ce qui obligerait certaines personnes à garder leurs plaques contre leur gré. Le département a également considéré que la somme doit être invariable durant toute la période et que la cession peut intervenir à tout moment. La somme retenue est de limiter la cession à 30 000 francs. En contrepartie de ce qui serait une concession faite aux milieux professionnels, le département propose d'interdire la location de plaques. M. Poggia constate que la location de plaques est la source de beaucoup d'abus. Le département avait initialement pensé à contrôler les coûts de location de plaques mais il considère qu'il n'est pas outillé pour contrôler ce genre de prix. Désormais, si une personne veut mettre à disposition son AUAPD a un autre chauffeur, il doit le faire dans le cadre d'une relation de droit du travail (employeur-employé) et non plus à travers une relation de contrat de bail.

Le département propose également de supprimer la possibilité de louer son AUADP à une « doubleur ». Le doubleur est généralement le parent pauvre de la relation car il ne peut exercer sa profession que lorsque le titulaire principal de l'AUADP ne souhaite pas l'utiliser.

Ainsi, selon la nouvelle proposition du département, une personne qui détient une AUADP peut soit l'utiliser elle-même, soit engager un-e chauffeur-euse pour l'utiliser, ce-tte chaufeur-euse devenant contractuellement son employé-e, soit elle cède l'autorisation à quelqu'un d'autre et sort de la profession. Cela permettra d'assainir des situations difficilement contrôlables.

M. Poggia précise qu'un titulaire d'AUADP pourrait la céder à la personne de son choix et pas uniquement au chauffeur ou à la chauffeuse qui est au sommet de la liste d'attente, sous réserve qu'il ou elle réponde aux

critères pour exercer la profession. Des sanctions seraient prévues pour les personnes qui essaieraient de vendre leurs plaques « sous la table », sans en informer le département et sans respecter les limites légales. C'est l'objectif de la proposition du nouvel art. 40, al. 4 formulée par le département : « Le titulaire d'une AUADP qui cède cette dernière à un prix supérieur à 30 000 francs fait l'objet d'une amende dont le montant équivaut au double de l'excédent perçu ».

Un député (Ve) voit, en cas de possibilité de cession directe à la personne de son choix, un risque d'une forme de communautarisme qui conduirait à ce qu'à Genève, l'activité de taxis se développe dans certaines communautés et d'autres en seraient exclues. M. Poggia reconnaît que c'est une remarque pertinente.

Un député (Ve) relève que l'activité de doubleur permet parfois d'amortir plus rapidement un véhicule et ainsi de renouveler plus rapidement la flotte. M. Poggia explique qu'il sera toujours possible d'avoir un doubleur mais il aura alors un statut de salarié vis-à-vis du titulaire de l'AUADP.

M. Staccetti indique que de limiter la possibilité de vendre son AUADP qu'au premier sur la liste d'attente serait bien vu de ses services et permettrait un meilleur contrôle des transactions. La proposition d'introduire une possibilité de cession n'est pas incompatible avec le système de la liste d'attente.

Un député (S) demande pourquoi ils ont envisagé une somme aussi élevée que 30 000 francs. Il considère que c'est cher pour un droit d'entrée dans une profession et alors que la plupart des actuels titulaires d'AUADP l'ont reçu gratuitement de l'Etat. Cela représente selon lui une claire inégalité de traitement entre ceux qui doivent acheter l'AUADP à 30 000 francs par rapport à ceux qui l'ont reçue et qui la recevront gratuitement.

M. Poggia répond qu'effectivement, des gens l'ont reçue gratuitement et d'autres la paieront, mais personne ne les oblige à le faire. La réponse à cette question serait de faire deux listes d'attente : celle de ceux qui sont prêts à attendre 10 ans pour ne pas payer 30 000 francs et celle de ceux qui sont prêts à être le prochain et à payer 30 000 francs. Il y a des gens qui vont resituer l'autorisation parce qu'ils meurent, ces autorisations ne seront pas vendues. M. Staccetti ajoute qu'un-e chauffeur-euse qui achèterait une AUADP 30 000 francs amortis sur six ans, cela représente une somme de 533 francs/mois taxe annuelle comprise. C'est nettement moins que ce que beaucoup de chauffeur-euse-s paient pour une plaque via un bail à ferme. Par ailleurs, sous réserve d'infraction ou de mauvaise conduite, l'autorisation est acquise et le renouvellement est garanti.

Une députée (S), sachant qu'avec la proposition du département, une personne qui aurait plusieurs AUADP devait soit les rendre et n'en garder qu'une, soit employer celles et ceux qui utiliserait les autres, elle pense que c'est un incitatif suffisant à rentre les AUADP surnuméraires et qu'il n'est pas nécessaire d'introduire la possibilité de vendre les AUADP.

M. Poggia pense que cela ne suffirait pas à régler le problème du manque de tournus des plaques.

Un député (EAG) constate que la revente deviendrait le principal canal d'octroi des AUADP et la place sur la liste d'attente serait marginale. M. Poggia pense que c'est une remarque pertinente.

Un député (S) pense que l'interdiction de location de plaques est une bonne chose. Si on décide que ce n'est plus possible de louer des plaques sans pour autant autoriser leur revente le ou la titulaire pourra toujours soit l'utiliser elle-même, soit devenir l'employeur de celui, celle ou ceux à qui ils ou elles louaient précédemment leurs plaques. Il demande toutefois ce qui se passe avec un titulaire d'AUADP qui ne l'utiliserait que peu ou pas. M. Stacchetti explique que sous réserve de maladie démontrée, si la personne n'utilise pas son AUADP pendant 12 mois, la PCTN prononce sa caducité. Il mentionne également les cas où une personne est temporairement interdite de conduire, par exemple en cas de retrait de permis. Dans ce cas, un titulaire d'AUADP aura intérêt à rapidement engager quelqu'un pour que sa plaque reste utilisée. A la demande du député (S), M. Stacchetti confirme qu'il serait possible que la PCTN demande aux titulaires d'AUADP d'envoyer chaque année un décompte de leurs compteurs horokilométriques pour démontrer qu'ils ou elles l'utilisent. M. Poggia indique cependant que cela représenterait un travail considérable pour un résultat qui ne serait pas forcément meilleur qu'en se basant sur les dénonciations.

S'agissant de la détention de plusieurs AUADP par une seule personne, M. Stacchetti précise que 53 personnes détiennent 150 autorisations, dont une personne qui en a 10.

Un député (PDC) pense que la nouvelle proposition du département met en place une inégalité de traitement importante entre celles et ceux qui auraient obtenu une AUADP gratuitement et celles et ceux qui devraient la payer 30 000 francs. M. Poggia indique que l'alternative serait que l'Etat fasse payer 30 000 francs à tous ceux qui détiennent actuellement une AUADP mais le cas échéant, quel sera l'intérêt pour ces gens de revendre leur autorisation 30 000 francs. Il n'y aurait pas d'effet incitatif. Il n'a pas trouvé de solution moins mauvaise.

Un député (PLR) est choqué par le fait que le département va créer un actif et le donner gratuitement par l'Etat. Si on interdisait de valoriser cet actif, il demande s'il y aurait un risque de responsabilité pour l'Etat.

M. Poggia indique que le problème c'est qu'actuellement, un titulaire d'une AUADP n'a aucun incitatif à la rendre. Ainsi certains chauffeur-euse-s de 60 ou 70 ans, au lieu de rentre leur AUADP et prendre leur retraite, gardent leur AUADP et travaillent quelques heures par jour ou par semaine pour s'occuper. Pour le surplus, il indique que l'Etat peut créer un actif et cette situation est légale. Il ne comprend pas ce qu'il convient de régler au niveau juridique. Si on enlève toutes les AUADP à toutes les personnes qui en ont plus qu'une, cela c'est une centaine d'autorisations qui seront redistribuées mais cela ne suffira pas à régler le problème.

Suite à une question d'un député (PDC), M. Stacchetti rappelle que la limite d'âge pour être titulaire d'une AUADP est fixée à 75 ans.

Un député (PDC) demande si les chauffeur-euse-s dont la plaque vaudrait 30 000 seraient imposés sur cette fortune. M. Poggia répond que ce serait un actif, donc il faudrait déclarer cette valeur aux impôts.

Une députée (PLR) demande pourquoi ces 30 000 francs ne seraient pas versés au canton qui avait « racheter » ces plaques 40 000 francs au moment du changement de loi. M. Poggia indique que l'Etat ne pourrait pas à la fois demander un montant annuel de 1400 francs pour l'usage accru du domaine public et en même temps un capital. On admettrait l'existence d'une transaction privée sur cet actif économique, à savoir le transfert d'un outil de travail, parce que celui qui détient cette autorisation y renonce en faveur d'un tiers. Ce type de transfert d'autorisation existe dans d'autres domaines du droit, par exemple une autorisation de construire sur un terrain qui peut être transférée à un tiers. Le fait que ce terrain bénéficie d'une autorisation de construire représente une valeur qui peut être ajoutée au prix de celui-ci ; cette autorisation de construire a été donnée par l'Etat mais elle donne une plus-value à un bien.

Un député (S) constate que l'AUADP est donnée par l'Etat est similaire à une concession ou un fermage. A partir de ce moment-là, l'Etat peut fixer les prix, des heures d'ouverture, etc. La liberté individuelle est donc réduite. Selon lui, on pourrait donc mettre dans cette loi qu'il faut utiliser l'AUADP un minimum de km, autrement elle doit être rendue. M. Poggia pense que ce serait légal mais il a une grande crainte s'agissant des possibilités de contrôle.

Un député (PLR) et un député (Ve) indiquent qu'ils ne sont pas fondamentalement opposés au principe de permettre la cession onéreuse des

AUADP mais pas entre deux chauffeur-euse-s, l'Etat doit servir d'intermédiaire et la vente doit se faire au premier sur la liste.

M. Bretton prend note des réticences de la commission quant à la proposition formulée par le département. Ils reviendront avec des propositions différentes. Il demande à la commission si la proposition d'interdire le bail à ferme convient ou pas à la commission.

Le président de séance a le sentiment que ce qui ne passe pas, c'est que le chauffeur fasse un profit sur un élément qu'il a reçu gratuitement. L'idée qu'on puisse se créer une rente par le bail à ferme est unanimement critiquée et la commission souhaite que la liste d'attente soit respectée. Il se demande s'il ne suffit pas d'interdire le bail à ferme pour que les chauffeur-euse-s qui détiennent plusieurs plaques les rendent.

M. Stacchetti rappelle que lors du changement de loi, on est passé d'un paradigme de la concession à celui de l'autorisation et tout le monde pouvait se faire rembourser ce qu'il avait payé à l'Etat sans restituer sa plaque.

Un député (S) considère que si l'objectif est de remettre en jeu des AUADP, ont pourrait voir s'il y a beaucoup de chauffeur-euse qui ont entre 70 et 75 ans. Si c'est le cas, on pourrait ramener la limite d'âge à 70 afin de faciliter la restitution des plaques. Si les personnes de plus de 70 ans ne font que quelques heures, on pourrait considérer que ces personnes peuvent faire VTC et que l'usage accru du domaine public doit être restitué après 70 ans pour que des plus jeunes puissent entrer dans la profession.

Précisions du département sur des questions restées en suspend

Suite à une question posée par des commissaires lors de précédentes séances, M. Stacchetti indique que la majorité des chauffeur-euse-s ont entre 40 et 60 ans (832 chauffeur-euse-s). Il y a 183 titulaires d'AUADP, soit 16%, qui ont en dessous de 30 ans. 11% des chauffeur-euse-s ont plus que 60 ans (soit 125 personnes), dont 53 personnes ont de plus de 70 ans. 15 personnes ont entre 75 ans et 78 ans, 3 personnes ont 78 ans, 3 personnes ont 77 ans, 5 personnes ont 76 ans et 4 personnes ont 75 ans.

Le département amène des précisions quant aux affiliations des chauffeur-euse-s VTC à des caisses de compensation.

Une députée (PLR) a une question au département par rapport à l'art. 7 al. 3 let. g. On a entendu qu'une caisse de cantonale de compensation aurait reçu des ordres du département pour refuser d'affilier les chauffeurs UBER alors qu'il n'y aurait pas de souci avec les chauffeurs d'autres plateformes. Elle demande si c'est exact.

M. Poggia indique que contrairement à ce qui a été dit durant des auditions, ce n'est pas le département mais l'OFAS qui a ordonné aux caisses de compensation cantonales de refuser d'affilier les chauffeur-euse-s UBER. Il était intervenu auprès de l'OFAS pour essayer de débloquer cette situation, afin qu'ils acceptent que ces chauffeur-euse-s s'inscrivent en tant qu'indépendant-e-s, sous réserve de requalification, ce qui permettait de verser des cotisations. M. Poggia précise que cette nouvelle loi ne change et ne peut rien changer à cette situation. Le département n'a pas la possibilité, au niveau cantonal, d'exiger d'une caisse qu'elle affilie quelqu'un en tant qu'indépendant.

Une députée (PLR) répond qu'ils ne peuvent pas le faire parce que ce n'est pas encore tranché par le tribunal. C'est un article qui leur met une condition supplémentaire parce qu'ils sont obligés de disposer d'une attestation d'annonce.

Mme Unterlerchner précise que si le chauffeur a déposé une demande d'affiliation mais qu'elle n'est pas encore traitée, il peut néanmoins prouver qu'il a formulé la demande grâce à une attestation qui lui est délivrée.

Une députée (PLR) demande si les caisses délivrent ces attestations d'annonce aussi pour les chauffeur-euse-s UBER. Mme Unterlerchner explique que toutes les procédures sont suspendues pour le moment mais il n'empêche que la demande a été faite et que la caisse l'a attesté.

Un député (PLR) demande si parmi les différentes procédures en cours en Suisse sur la question de la dépendance ou indépendance des chauffeur-euse-s UBER, certaines sont déjà pendantes devant le TF. Par ailleurs, il demande et des jugements de deuxième instance cantonale ont été rendus. M. Poggia répond qu'en droit privé aux prud'hommes, il y a eu une décision de deuxième instance à Lausanne. C'est une procédure entre un chauffeur et UBER. Il explique qu'il y a une procédure en cours au TF mais cela concerne UBER Eats. Le TF a refusé l'effet suspensif au recours d'UBER Eats et ça doit donc être tranché sur le fond. En ce qui concerne UBER à Genève, on est devant la Cour de justice.

S'agissant d'Uber Eats, un député (PLR) indique que M. Poggia avait annoncé avoir trouvé un terrain d'entente avec cette société. Il demande si c'est provisoire dans l'attente d'une décision de fond du TF ou si UBER Eats a complètement changé son modèle d'affaires. M. Poggia explique que le TF a refusé l'effet suspensif. Il avait été exigé qu'UBER Eats s'inscrive au registre du commerce de Genève et c'est une des conclusions retenues par l'instance cantonale. UBER s'est pliée en disant qu'elle avait soumis des

contrats de travail à ses chauffeurs. Le TF devra se prononcer sur le bien-fondé de la décision cantonale.

Un député (PLR) Msait que M. Poggia a rencontré des représentants d'UBER qui lui ont fait part des nouveautés applicables dans leur modèle d'affaires. Il demande s'il a été question de modifications relatives à la fixation des prix. M. Poggia explique qu'il y a plusieurs changements significatifs pour la Suisse uniquement. Ils ont amélioré les conditions des chauffeurs en leur donnant une plus grande liberté dans la fixation du tarif, avec la possibilité de l'augmenter ou de le baisser ou la liberté de pouvoir choisir son chemin. Plusieurs éléments qui permettaient de retenir le lien de subordination ont été modifiés. Il a été convenu que le canton de Genève ne ferait pas de deuxième analyse mais si la loi est adoptée avec le passage à un système d'autorisation, UBER devra demander l'autorisation de pratiquer en tant que plateforme de diffusion de courses. Tout serait suspendu le temps que la SUVA se détermine. Entre-temps, Genève suspendrait l'instruction de la demande d'autorisation d'UBER.

Un député (PLR) demande si UBER a revu à la baisse la quantité de la commission qui est prélevée sur chaque course, qui est de l'ordre de 27%. M. Poggia répond par la négative.

Un député (PLR) revient sur l'art. 7 al. 3 let. g, sur l'obligation d'affiliation. Il demande si une telle obligation existe dans d'autres lois par rapport à d'autres professions. M^me^ Unterlerchner répond par la négative. M. Poggia ajoute qu'il y a des lois sur les marchés publics qui exigent que les sociétés soient en règle au niveau des cotisations sociales. M. Stacchetti précise que c'est aussi que le cas dans la LRDBHD pour les établissements publics.

Un député (PLR) trouve qu'il est problématique que lors de l'entrée en vigueur de cette loi, certains chauffeur-euse-s ne pourront pas remplir ses exigences, notamment en ce qui concerne le paiement des cotisations sociales, puisque les caisses de compensation refusent de les affilier. M. Poggia pense qu'on peut aussi prévoir une disposition transitoire parce que le but est de clarifier la situation. En ce qui concerne le statut de salarié ou d'indépendant qui fait l'objet d'une procédure en cours, les exigences posées par cette disposition sont suspendues tant que la décision de justice n'est pas définitive, exécutoire et mise en application par ceux qui devront le faire.

M. Poggia conclut en rappelant à la commission qu'au début de la législature, il y avait des menaces de grève continuelles des chauffeurs de

taxi. Il pense que le fait d'avoir mis en route cette loi et d'avoir abordé ces questions a pacifié le secteur.

Vote d'entrée en matière

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 12649 :

Oui :	8 (2 PDC, 2 S, 2 Ve, 1 UDC, 1 MCG)
Non :	–
Abstentions :	2 (2 PLR)

L'entrée en matière du PL 12649 est acceptée.

2e débat

Titre et préambule : adoptés sans opposition

Art. 1 buts

Le parti socialiste reprend à son compte l'amendement présenté par la FEGAPH qui propose de reprendre la terminologie de la loi actuelle à savoir l'ajout d'un alinéa 3 « **Elle [la loi] a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois** ».

A ce sujet, M. Poggia rappelle que le but général de la loi s'adresse à l'ensemble des acteur-trice-s du domaine. Donc si on introduit à l'art. 1 que le but de la loi est de promouvoir un service « capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois », ça suppose que le canton devrait jouer un rôle régulateur sur ces acteur-trice-s pour que ce but soit rempli. Il rappelle également l'art. 30 al. 3, qui précise que « les exploitants d'entreprise de diffusion de courses de taxi contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires ».

Les taxis sont un service public, ce qui n'est pas le cas des VTC. Le département n'a pas d'injonction à donner aux VTC quant à leurs heures de travail ou à leurs disponibilités pour la couverture du territoire car ils effectuent une prestation complémentaire à celle des taxis. M. Poggia estime

aussi que de mettre des stations de taxis dans des zones reculées du canton impliquerait que l'Etat doivent indemniser les chauffeur-euse-s qui y stationneraient pour les courses qu'ils-elles ne pourraient pas avoir pendant ce temps.

M. Poggia estime que le système fonctionne actuellement et qu'il n'est pas nécessaire d'intervenir de manière coercitive pour améliorer l'offre en faveur de la population.

Le groupe socialiste modifie son amendement en ce sens :

Art. 1, al. 1 : « **La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité et un service public de taxis capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois** ».

M. Bretton craint que si les taxis étaient définis dans cette loi comme des acteurs délivrant un service public, les chauffeur-euse-s demandent à être indemnisé-e-s. C'est pour cette raison que le département a préféré le terme de prestation publique plutôt que service public dans le sens où on l'entend pour les TPG, par exemple.

Les député-e-s PLR indiquent que le terme de service public renvoie à la police, à l'instruction publique ou encore aux TPG, pas à l'activité commerciale d'un taxi. Il s'agit d'une disposition déclaratoire et ils-elles ne pensent pas qu'il faille compliquer le débat sur ce point.

M. Poggia souligne que la FEGAPH poursuit le but que les personnes handicapées puissent appeler à toute heure du jour et de la nuit et sur tout le territoire des taxis équipés pour les prendre en charge. C'est une demande récurrente et légitime. Economiquement, on ne peut néanmoins pas exiger de tous les taxis genevois qu'ils puissent embarquer un fauteuil roulant. La FEGAPH a bien compris que cette notion de service public va être la pierre d'achoppement sur laquelle elle va pouvoir s'appuyer pour faire valoir ses prétentions vis-à-vis de l'Etat.

A ce sujet, une députée (S) demande à M. Poggia si la FEGAPH a déjà invoqué cet art. 1 de la LTVTC pour avoir un service de taxi en toute heure et en tout lieu accessible aux personnes handicapées, puisque cette notion de service public est déjà inscrite dans la loi actuelle. M. Poggia répond qu'ils ne l'ont pas encore fait mais c'est un de leurs combats récurrents. En tant que représentant de l'Etat, il ne veut pas ouvrir la possibilité d'une action en dommages et intérêts parce que les personnes ne pourraient avoir accès à un véhicule adapté à leur état de santé en tout temps, lieu et heure.

Un député (PDC) demande s'il serait envisageable d'introduire un quota de véhicules par jour capables de remplir cette mission-là et s'il ne faudrait pas laisser les diffuseurs de courses s'organiser entre eux pour répondre à cette exigence. Un tel quota pourrait être intégré pour offrir ce genre de prestations sans sous-entendre qu'il s'agit d'un service public.

Un député (Ve) indique qu'il entrera en matière sur la proposition d'amendement du PS et de la FEGAPH. Si cette proposition est refusée, il propose de rajouter la notion de « à toute heure » à l'art. 1 al. 1, afin d'améliorer un service parfois lacunaire aux heures creuses.

M. Poggia est d'accord avec la proposition du sous-amendement Vert et pense qu'il convient d'ajouter « capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois ».

M. Poggia explique que quand le département octroie une AUADP, elle est soumise à la condition de répondre à une demande de la population. Par définition, certains chauffeur-euse-s vont viser les heures creuses lors desquelles la concurrence est moins forte. Il n'a jamais été nécessaire de faire ce type de régulation qui se fait naturellement en fonction des besoins.

M^me^ Unterlerchner précise que l'art. 30 al. 3 dit que « le département fixe les modalités de coordination nécessaires ». C'est une reprise de la loi actuelle et donc une intervention de l'Etat est possible mais le marché fonctionne bien sans la régulation du département.

Un député (PDC) relève que si le marché se régulait effectivement, il n'y aurait pas cette demande.

M. Poggia précise qu'il faudrait indemniser ces voitures si elles ne sont pas occupées. Il estime que c'est un autre débat mais il trouve que son préopinant a raison. Ce sont des choix de société de considérer qu'une personne en fauteuil roulant doit pouvoir décider à tout moment de pouvoir se déplacer et d'avoir les moyens pour le faire. C'est juste en termes d'obligations internationales de faire en sorte que les personnes handicapées soient assimilées à des personnes sans handicap dans toutes les activités mais ça a un coût qu'il faudra chiffrer. Il serait plus simple de prévoir un subventionnement des véhicules qui existent déjà et les associations qui s'occupent du transport de personnes handicapées sont nombreuses.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement de l'art. 1 al. 1 du PS : « *La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité* ***et un service public de taxis capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois*** » :

Oui : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non : 9 (1 UDC, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)
Abstentions : -

L'amendement est refusé.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement de l'art. 1 al. 1 des Verts : « *La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité,* ***capable de répondre à la demande à toute heure*** » :

Oui : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non : 7 (1 UDC, 4 PLR, 2 MCG)
Abstentions : 2 (2 PDC)

L'amendement est refusé.

La présidente met aux voix l'art. 1 dans son ensemble :

Oui : 9 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)
Abstentions : 1 (1 Ve)

L'art. 1 est adopté.

Art. 2 (Champ d'application) est adopté sans opposition

Art. 3 (Autorités compétentes) est adopté sans opposition

Art. 4 (Entraide administrative) est adopté sans opposition

Art. 5 (Définitions)

Art. 5, lettre a :

M. Poggia indique que Taxiphone SA demande qu'on ajoute à l'art. 5, al. 1 que les taxis bénéficient du droit exclusif de faire usage de l'enseigne « Taxi », notamment dans le cadre de sa publicité. M. Poggia indique que le département est favorable à cette demande.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement PS de l'art. 5 lettre a : « *Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par : a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit* ***exclusif*** *de faire usage de* ***la dénomination*** *« Taxi »,* ***notamment dans le cadre de sa publicité*** **»** :

Oui :	6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Non :	9 (4 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 2 PDC)
Abstentions :	-

L'amendement est refusé.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement PLR de l'art. 5 lettre a : « *Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par : a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit exclusif de faire usage de* ***la dénomination*** *« Taxi » »* **:**

Oui :	10 (4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 1 Ve, 1 UDC)
Non :	2 (1 S, 1 EAG)
Abstentions :	2 (1 S, 1 Ve)

L'amendement est accepté.

Art. 5, lettre b

M[me] Unterlerchner suggère que, puisque la commission a remplacé le terme d'« enseigne » par « démonimation » dans la lettre a, par souci de cohérence, il faudrait également le faire à la lettre b.

Elle propose donc l'amendement suivant à l'art. 5, lettre b : *« voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit de faire usage de* ***la dénomination*** *« Taxi ».*

La présidente met aux voix la proposition d'amendement de l'art. 5 lettre b : « *» voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit de faire usage de* ***la dénomination*** *« Taxi » »* :

Oui :	9 (2 PDC, 2 S, 2 Ve, 2 PLR, 1 EAG)
Non :	1 (1 MCG)
Abstentions :	2 (1 MCG, 1 UDC)

L'amendement est accepté.

Art. 5 lettre c

Un député (PLR) demande à quoi cela sert d'ajouter dans cet alinéa la référence à l'art. 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des

assurances sociales (LPGA), du 6 octobre 2000. La référence à l'art. 319 du CO lui semble suffisante.

M. Poggia précise qu'il faut toujours cette double définition pour dire que c'est un contrat de travail. Mme Unterlerchner indique que la référence à l'art. 319 CO est plus forte que celle de l'art. 10 LPGA qui suppose des conditions moindres, c'est-à-dire qu'il faut parfois payer des cotisations sociales pour une personne avec qui l'on n'a pas à proprement parler des relations de travail, mais au sens des assurances sociales, ce n'est pas une personne considérée comme indépendante.

Le département présente l'amendement suivant :

« *exploitant d'entreprise de transport » : toute personne physique ou morale qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique :*
1° est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000 ; ou
2° met une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur à la disposition d'une entreprise, respectivement d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants ; ou
3° est détentrice de plusieurs voitures dédiées au transport professionnel de personnes ».

Mme Unterlerchner indique de l'essentiel de l'amendement du département qui vise à matérialiser l'interdiction du bail à ferme et de la location des plaques de taxi. Le chiffre 2 de la lettre c prévoit que la mise à disposition d'une voiture dédiée au transport professionnel ne peut concerner que les VTC et pas les taxis. Mme Unterlerchner explique, à titre illustratif, s'agissant du chiffre 3 que si une personne est détentrice de deux voitures dédiées au transport professionnel de personnes, elle sera de facto considérée comme entreprise de transport dans la mesure où elle doit faire un usage effectif de ces véhicules, donc elle aura forcément une personne qui conduira la deuxième voiture.

Un député (MCG) demande si cela sous-entend que celui qui est dans cette situation devient employeur. Mme Unterlerchner répond par l'affirmative. M. Poggia ajoute que c'est pour inciter ceux qui ont plusieurs plaques et qui ne veulent pas devenir employeurs à rendre leurs plaques surnuméraires. Cela permettra de remettre des AUADP dans le système.

Un député (PLR) demande s'il ne faudrait pas remplacer à la lettre c « d'organe d'une entreprise » par « toute entreprise ».

Mme Unterlerchner répond que c'est la définition de l'exploitant d'entreprise. Ça peut être soit une personne individuelle, soit quelqu'un qui a un rôle d'organe dans une société.

Un député (PLR) souligne que l'organe d'une entreprise signifie que c'est une personne physique-organe et non pas une personne morale. Mme Unterlerchner explique que la loi prévoit des obligations qui incombent à l'exploitant d'entreprise, donc c'est une personne physique en fin de compte.

Le député (PLR) indique que la personne à titre d'organe d'entreprise n'engage pas sa personne mais s'engage en tant qu'organe d'entreprise. Il trouve qu'il y a une confusion entre la personne physique et le rôle d'organe, qui engage la société. Ce qui est important est que la société soit liée. Mme Unterlerchner répond que les autorisations sont délivrées à une personne pour le compte d'une entreprise. Si cette personne se voit retirer l'autorisation, l'entreprise doit, par le biais d'un autre organe, requérir une nouvelle autorisation.

Le député (PLR) comprend que l'entreprise en tant que telle n'est pas assujettie, c'est l'administrateur qui l'est. M. Poggia précise que l'AUADP est accordé à une personne physique qui peut en faire bénéficier une société dont elle est l'organe mais pour obtenir l'AUADP, il faut avoir une carte de chauffeur et elle n'est pas donnée à une société. M. Stacchetti explique qu'on peut comparer ça à l'exploitant d'un établissement public, sur lequel reposent certaines responsabilités dans le cadre d'une entreprise. C'est une grande discussion autour de la cessibilité des AUADP. Certaines personnes essaient de les céder à des personnes morales. La notion d'exploitant renvoie à la personne désignée par la LTVTC sur laquelle reposent certaines responsabilités, dont celle d'avoir la carte professionnelle. M. Poggia ajoute que les conditions pour obtenir l'AUADP et son renouvellement s'imposent à une personne physique.

Le député (PLR) demande qui va être lié par le contrat de travail. Mme Unterlerchner répond que ce sera la société mais elle rappelle qu'on est dans la disposition sur les définitions. Par exemple, pour requérir l'autorisation d'exploiter une entreprise de transport, c'est l'exploitant d'entreprise qui peut faire cette requête. Ce n'est toutefois pas l'organe de l'entreprise qui va être lié par un contrat de travail. Il doit pouvoir représenter valablement l'entreprise mais et n'a pas forcément le statut d'employeur. M. Stacchetti précise que c'est le répondant de l'autorité pour la société.

Un député (Ve) demande ce qu'il se passe si le lien passe par un-e administrateur-trice et que celui ou celle-ci quitte la société. Est-ce que les droits acquis pour la société sont maintenus ou disparaissent ? La définition lie l'organe qui est représenté par une personne physique et de cela découlent les autorisations d'exploitation. M. Stacchetti précise qu'il y a une explication à l'art. 11 al. 2 let. c. Il confirme que le sort de la personne morale est lié à celui de cette personne physique. Si cette dernière part, l'entité doit trouver un remplaçant qui réponde aux mêmes conditions. C'est la même notion que dans le cadre de l'établissement public. M. Stacchtti ajoute que l'entreprise aura intérêt à planifier le remplacement de cette personne suffisamment tôt, sinon une condition de l'autorisation ne sera plus remplie et l'autorisation de l'entreprise risque d'être révoquée. En cas de décès, l'autorisation revient à l'autorité, puisqu'elle est intransmissible.

M. Poggia indique que le département souhaite éviter que certains créent une société pour contourner les règles de l'incessibilité et de l'intransmissibilité. Un titulaire d'AUADP paie la taxe chaque année et ce droit est renouvelé dès lors que l'on constate que les conditions sont toujours remplies. Si ce n'est pas le cas, l'autorisation est révoquée.

Un député (S) demande s'il y a une analogie avec la LRDBHD et l'exploitant d'un restaurant.

M. Stacchetti indique que l'art. 12 de la LRDBHD dit ceci : « Lorsque l'exploitant d'une entreprise autorisée décède ou est empêché durablement, par la maladie ou d'autres motifs semblables, d'exploiter son entreprise de façon personnelle et effective, le département peut autoriser la poursuite de l'exploitation, à titre précaire, pour une durée d'une année, renouvelable pour de justes motifs. Cette autorisation est subordonnée aux conditions que l'exploitant temporaire : a) soit le conjoint, le partenaire enregistré, le concubin ou un proche parent participant à l'exploitation de l'entreprise, ou encore un employé expérimenté ; b) remplisse les conditions prévues à l'article 9, lettres a, b, d et e ». Il explique que pour aller jusqu'au bout et éviter cette révocation en raison du décès de l'exploitant, il faut introduire des dispositions similaires.

Un député (PLR) ne comprend pas la distinction entre les chiffres 2 et 3 de l'art. 5 lettre c.

M^me^ Unterlerchner explique que la PCTN sait qu'une personne dispose de plusieurs plaques destinées au transport de personnes. Ce titulaire ne s'est pas annoncé en tant qu'entreprise. Cela permet simplement à la PCTN d'exiger que cette personne fasse les démarches pour obtenir l'autorisation d'entreprise de transport ce qui permet à la PCTN de procéder à la

vérification des conditions d'octroi de la ladite autorisation. Mme Unterlerchner ajoute que le chiffre 2 ne concerne que les VTC. La notion d'entreprise de transport, c'est soit le transport d'une personne en tant que VTC ou taxi, soit une entreprise qui met à disposition d'autres entreprises ou de chauffeur-euse-s indépendant-e-s des voitures destinées au transport professionnel de personnes et ça ne peut concerner que les VTC, dans la mesure où la mise à disposition de taxis est désormais interdite. Le chiffre 3, lui, pourrait concerner une personne qui a une plaque AUADP et une plaque VTC. M. Poggia ajoute que puisqu'on ne peut pas conduire plusieurs voitures à la fois, il y a forcément quelqu'un d'autre qui doit conduire les autres. Ce libellé d'entreprise de transport permet d'englober ces personnes dans les contrôles et le fait qu'elles demandent une autorisation permettra de vérifier comment elles utilisent leurs plaques et quelle est la relation juridique entretenue avec les personnes qui utilisent ces plaques.

Suite aux discussions de la commission, le département propose une reformulation de son amendement :

*Article 5, lettre c : « » **~~exploitant d'~~**entreprise de transport » : toute personne **physique ou morale** qui, **~~à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique :~~***
***1°** est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000 ; ou*
***2°** met une ou plusieurs voitures **de transport avec chauffeur** à la disposition d'une entreprise, respectivement d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants ; ou*
3° est détentrice de plusieurs voitures dédiées au transport professionnel de personnes ».

La présidente met aux voix l'amendement du département à l'art. 5, let. c :
*« » **~~exploitant d'~~**entreprise de transport » : toute personne **physique ou morale** qui, **~~à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique :~~***
***1°** est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000 ; ou*
***2°** met une ou plusieurs voitures **de transport avec chauffeur** à la disposition d'une entreprise, respectivement d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants ; ou*
3° est détentrice de plusieurs voitures dédiées au transport professionnel de personnes ».

Oui : 13 (2 PDC, 1 UDC, 2 S, 2 Ve, 3 PLR, 2 MCG, 1 EAG)
Non : -
Abstentions : -

L'amendement est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 5 lettre c, tel qu'amendé par le département :

Oui : 13 (2 PDC, 1 UDC, 2 S, 2 Ve, 3 PLR, 2 MCG, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 5 lettre c est accepté.

Art. 5, lettre d

La présidente met aux voix l'art. 5 lettre d amendé par le département comme suit :
« » ~~**exploitant d'**~~entreprise de diffusion de courses » : toute **personne physique ou morale** qui ~~**à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique**~~ sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course ».

Oui : 14 (3 S, 2 PDC, 1 EAG, 2 Ve, 1 UDC, 2 MCG, 3 PLR)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 5 lettre d est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 5 dans son ensemble, tel qu'amendé :

Oui : 11 (3 S, 2 PDC, 1 EAG, 2 Ve, 3 PLR)
Non : –
Abstentions : 3 (1 UDC, 2 MCG)

L'art. 5, tel qu'amendé, est accepté.

M. Bretton rappelle à la commission de différents cas de figure :

1. Une personne physique indépendante est titulaire d'une AUADP et conduit personnellement son taxi.
2. Une personne physique en raison individuelle est titulaire d'une AUADP mais ne conduit pas son taxi. Elle a un employé qui conduit son taxi. Cette personne est considérée comme une entreprise de transport selon la nouvelle teneur de l'art. 5 lettre c chiffre 1, tel qu'il vient d'être voté par la commission. Il précise que la personne est propriétaire en tant que personne physique et détentrice de la voiture (leasing, assurance, impôt, carte grise).
3. Une personne physique en raison individuelle avec plusieurs employés qui est propriétaire de toutes les voitures. Les chauffeurs dans ce cas-là sont des employés et c'est une entreprise de transport au sens de l'art. 5.

Ainsi le cas de figure qui désormais est interdit est le bail à ferme à savoir, des personnes physiques ou morales qui détiennent un ou plusieurs taxis et qui les mettent à disposition (les louent) de chauffeur-euse-s indépendant-e-s.

Chapitre II (Accès aux professions), titre : pas d'opposition adopté

Art. 6 (Principes), titre : pas d'opposition adopté

Art. 6, al. 1

Un député (PLR) craint que l'incertitude liée à la qualification de travailleur-euse-s salarié-e-s ou indépendant-e-s des chauffeur-euse-s de VTC qui travaillent avec des plateformes numériques de diffusion de courses, et notamment UBER pose problème. Il pense que si la loi entre en vigueur ainsi sans aménagements dans les mesures transitoires, les nouveaux et nouvelles chauffeuses VTC ne pourront pas commencer leurs activités tant que leur statut ne sera pas clarifié. En effet, pour demander l'immatriculation de leur voiture, ils-elles doivent avoir une carte professionnelle de chauffeur-euse VTC, et pour obtenir cette carte, ils-elles doivent être affilié-e-s ou assuré-e-s auprès d'une caisse de compensation. Or comme discuté lors des auditions, il est apparu que les caisses de compensation refusent d'affilier les chauffeur-euse-s UBER tant que leur statut n'est pas clarifié. Le député (PLR) ne sait pas si cette problématique doit être discutée dans le cadre de cet article 6, respectivement article 7 ou dans les dispositions transitoires mais le problème mérite d'être relevé et traité.

M. Poggia indique que c'est une préoccupation légitime. Il rappelle que ce PL n'a pas pour vocation de définir ce qu'est un-e travailleur-euse indépendant-e et un-e chauffeur-euse indépendant-e. Ces définitions relèvent exclusivement du droit fédéral et le droit cantonal ne fait qu'indiquer les conséquences si l'on est un-e travailleur-euse salarié-e ou un-e indépendant-e. Le système actuel est un système d'annonce. Les entreprises de transport ou diffuseurs de courses annoncent au département qu'elles développent des activités à Genève. De ce fait, l'autorité ne peut pas effectuer de contrôle en amont. Ce projet de loi remplace le système d'annonce par un système d'autorisation qui doit permettre à l'autorité de refuser d'octroyer une autorisation de diffuseur de courses à une entreprise qui, dans les faits, serait en réalité une entreprise de transport. Si cette loi entre en vigueur, une nouvelle société devra transmettre au département les conditions auxquelles ses chauffeur-euse-s sont soumis pour que le canton ou la SUVA puisse prendre une décision sur la qualification de l'entreprise (diffusion de course ou entreprise de transport). Par exemple, la SUVA a initialement considéré que Lymo était une entreprise de transport parce qu'il y a un lien de subordination entre l'entreprise et les chauffeur-euse-s. Puis, Lymo a apporté tous les éléments demandés pour convaincre la SUVA qu'elle ne pouvait pas être considérée comme l'employeur des chauffeur-euse-s qui utilisent leur plateforme. Après renseignements pris, la SUVA a finalement attesté que Lymo ne pouvait effectivement pas être considéré comme employeur et n'était pas tenu de verser des cotisations sociales. Le problème qu'a relevé le député (PLR) ne surviendra pas puisqu'un nouvel arrivant devra établir son statut au préalable. Pour ceux qui sont déjà sur le marché, il y a des dispositions transitoires. En ce qui concerne UBER, l'entreprise dit aujourd'hui que quelle que soit l'issue de la procédure qui est en cours, elle est un diffuseur de courses ; la question qui se pose est la durée pendant laquelle UBER devra payer des cotisations sociales. M^me^ Unterlerchner précise qu'une fois que la loi sera entrée en vigueur, il y a un délai d'une année pour se mettre en conformité.

Le député (PLR) demande ce qu'il en sera des chauffeur-euse-s VTC qui auront envie de se mettre à exercer juste après l'entrée en vigueur de la loi. Que va-t-on leur dire s'ils ne remplissent pas les conditions d'octroi de la carte professionnelle parce que la SUVA ou le TF n'ont pas encore tranché leur statut alors que certain-e-s de leurs collègues, entrés dans la profession avant l'entrée en vigueur de cette loi pourront librement exercer. Ça pose une problématique d'égalité de traitement au niveau de potentiels concurrents d'UBER qui ne bénéficieraient pas de ces dispositions transitoires, et ça pose

un problème pour les chauffeur-euse-s VTC qui décideraient de s'y mettre un peu tard. Il pense que cela devra être réglé dans les dispositions transitoires.

M. Poggia explique qu'on ne peut pas autoriser de nouveaux et nouvelles chauffeuses à s'affilier à une société dont le statut juridique est douteux simplement au motif de l'incertitude qui prévaudrait au moment de l'entrée en vigueur de la loi. A l'entrée en vigueur de la loi, le principe de la bonne foi voudra que le département leur demande de requérir une autorisation, dans un délai d'une année, pour exercer soit en tant de diffuseur de courses, soit en tant qu'entreprise de transport. S'ils s'annoncent en tant que diffuseur de courses, le département va devoir prendre une décision, sur la base de l'analyse des critères légaux. La décision sera suspendue en raison de la procédure en cours avec la SUVA pour définir s'il y a un lien de dépendance ou d'indépendance entre UBER et les chauffeur-euse-s. On ne va pas interdire à UBER de travailler pendant cette période puisque la loi prévoit précisément un délai d'une année.

Un député (PLR) demande si le fait de passer par une autorisation préalable va générer une surcharge de travail pour la PCTN, ou si on peut imaginer qu'à charge de personnel constant, ils pourront assumer cette vérification et la délivrance des autorisations. M. Stacchetti répond que ça va occasionner une charge de travail initiale mais cela va ensuite simplifier le rapport avec ces entreprises. Outre le contrôle préalable, dès lors que les critères seront clairs, la procédure sera rapide.

Art. 6, al. 1 amendé comme suit :
*« L'**activité** ~~**exercice des professions**~~ de chauffeurs de taxi, de chauffeur de voiture avec chauffeur, ~~**d'exploitant**~~ d'entreprise de transport et ~~**d'exploitant**~~ d'entreprise de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable ».*
Adopté sans opposition.

Art. 6, al. 2 amendé comme suit :
*« Les voitures utilisées dans le cadre de ces **activités** doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14 **de la présente loi,** le droit fédéral étant réservé ».*
Adopté sans opposition.

Art. 6, al. 3 : pas d'opposition, adopté

Art. 6, al. 4 : pas d'opposition, adopté

Art. 6 dans son ensemble est adopté sans opposition.

Section 1 (chauffeurs), titre : pas d'opposition, adopté

Art. 7 (carte professionnelle), titre : pas d'opposition, adopté

Art. 7, al. 1 :

Un député (PLR) pense qu'on peut simplifier cet alinéa 1. Il propose l'amendement suivant : « La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession ~~de chauffeur de taxi ou~~ de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur ~~conformément à la catégorie dans laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu.~~ La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet quant à elle d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur ».

M. Poggia indique que la carte professionnelle de chauffeur est une dénomination générique qui touche à la fois le taxi et la ou le chauffeur VTC, donc si on assimile la carte professionnelle de chauffeur uniquement aux VTC, c'est restreignant sa portée.

Un député (PLR) se demande si cela ne suffirait pas de dire : « La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant ~~la profession de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur~~, conformément à la catégorie dans laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet quant à elle d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur ».

M. Poggia propose l'amendement suivant à l'art. 7, al. 1 : « La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession ~~de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur~~ **pour** laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet en outre d'exercer la profession de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur ».

Le PLR retire ses propositions d'amendements.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement du département de l'art. 7 al. 1 *« La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession* ~~*de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur*~~

pour laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet en outre d'exercer la profession de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur ».

Oui : 11 (1 UDC, 2 MCG, 4 PLR, 2 PDC, 2 Ve)
Non : 2 (2 S)
Abstentions : 1 (1 S)

L'amendement est accepté.

Art. 7, al. 2 : pas d'opposition, adopté

Art. 7, al. 3, titre : pas d'opposition adopté

Art. 7, al. 3 :

Le département propose de modifier l'al. 3, let. g comme suit :

« La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant :
g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation ~~**et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent**~~ ».

Une députée (S) estime que l'amendement à la lettre g supprime ce qui était aux yeux du PS une nette avancée de ce PL, soit que la délivrance de la carte professionnelle soit conditionnée aux paiements des cotisations sociales.

Selon M. Poggia, l'important c'est que l'entreprise de transport veille à ce que les charges sociales soient bien payées. Mais dans cet article, il s'agit de l'obligation du ou de la chauffeuse elle-même. Il trouve problématique de refuser le renouvellement d'une carte à un-e chauffeur-euse qui ne serait pas à jour dans le paiement de ses propres cotisations. Cela peut amener à empêcher quelqu'un de travailler pour se mettre à jour dans ses cotisations parce qu'il n'est pas à jour dans ses cotisations. On ne retire pas son droit de pratiquer à un avocat parce qu'il n'est pas à jour dans ses cotisations sociales. Il pense que c'est une condition dangereuse. Par contre, exiger de l'entreprise qu'elle veille à ce que les charges sociales des employés soient à jour est une condition valable. Il pense qu'il faut faire attention à ne pas mettre des conditions qui seraient pénalisantes pour celles et ceux que l'on veut précisément protéger.

Un député (PLR) demande si les exigences des lettres d (titulaire du permis de transport professionnel de personne) et f (titulaire du diplôme de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur) ne sont pas redondantes.

M. Stacchetti répond que ce sont deux choses différentes. Le permis B121 est un permis délivré par l'OCV et qui constate un certain nombre de compétences. La ou le chauffeur d'ambulance par exemple doit passer le même permis B121. Il ajoute que le diplôme de chauffeur-euse de taxi est, quant à lui, délivré par la PCTN et spécifique aux professions de chauffeur-euse-s de taxi, respectivement de VTC.

Art. 7, al. 3 lettre a : pas d'opposition, adopté

Art. 7, al. 3 lettre b : pas d'opposition, adopté

Art. 7, al. 3 lettre c : pas d'opposition, adopté

Art. 7, al. 3 lettre d : pas d'opposition, adopté

Art. 7, al. 3 lettre e : pas d'opposition, adopté

Art. 7, al. 3 lettre f : pas d'opposition, adopté

La présidente met aux voix l'amendement du département à l'art. 7, al. 3 lettre g : « *est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation.* ***~~Et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent.~~***

Oui :	11 (2 PDC, 1 UDC, 2 MCG, 4 PLR, 2 Ve)
Non :	4 (3 S, 1 EAG)
Abstentions :	–

L'amendement est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 7, al. 3, tel qu'amendé :

Oui : 11 (1 UDC, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 2 Ve)
Non : 4 (3 S, 1 EAG)
Abstentions : –

L'art. 7 al. 3, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 7, al. 4 : pas d'opposition, adopté

Art. 7, al. 5 : pas d'opposition, adopté

Art. 7, al. 6 :

Le département propose l'amendement suivant :

« Le département constate la caducité de la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire ***~~cesse~~*** ***renonce à*** *son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur »*

Mme Unterlerchner répond qu'un-e chauffeur-euse peut tout à fait cesser son activité de chauffeur-euse mais rester dans la profession en tant que responsable d'une entreprise de transport, fonction pour laquelle la carte professionnelle est nécessaire. Cesser, c'est quelque chose que l'on peut constater alors que renoncer est un acte volontaire. M. Stacchetti ajoute que l'on peut cesser de conduire pendant des années mais on renonce au permis de conduire au moment où on le rapporte à l'OCV.

La présidente met aux voix l'amendement du département à l'art. 7, al. 6 :
« Le département constate la caducité de la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire ***renonce*** *à son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur »*

Oui : 15 (2 PDC, 1 UDC, 4 PLR, 2 MCG, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 7 al. 6, tel qu'amendé, est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 7, tel qu'amendé :

Oui : 11 (2 PDC, 1 UDC, 4 PLR, 2 MCG, 2 Ve)
Non : 1 (1 S)
Abstentions : 3 (2 S, 1 EAG)

L'art. 7, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 8, titre (Diplôme et examens) : pas d'opposition, adopté

Art. 8, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 8, al. 2 lettre a : pas d'opposition, adopté

Art. 8, al. 2 lettre b : pas d'opposition, adopté

Art. 8, al. 2 lettre c : pas d'opposition, adopté

Art. 8, al. 2 lettre d : pas d'opposition, adopté

Art. 8, al. 2 lettre e : pas d'opposition, adopté

La présidente met aux voix l'amendement du département à l'art. 8, al. 2 lettre f :
*« les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des **clients, en particulier des** familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap »*

Oui : 15 (2 PDC, 1 UDC, 4 PLR, 2 MCG, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 8 al. 2 lettre f, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 8, al. 2 lettre g : pas d'opposition, adopté

Art. 8, al. 2 dans son ensemble : pas d'opposition, adopté

Art. 8, al. 3 : pas d'opposition, adopté

La présidente met aux voix l'art. 8, tel qu'amendé :

Oui : 15 (2 PDC, 1 UDC, 4 PLR, 2 MCG, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 8, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 9, titre (Organisation des examens) : pas d'opposition, adopté

Art. 9

Cet article indique que le département est chargé d'organiser les examens mais qu'il peut déléguer cette tâche.

Actuellement, le département a octroyé un mandat à l'IFAGE qui prend à sa charge une partie des tâches d'examen, notamment pour les taxis. Depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC, les examens ont été numérisés et ceux-ci se passent à l'IFAGE sur un ordinateur, tant pour les VTC que pour les taxis. Une mise en concurrence de ce mandat est prévue dans les prochaines années.

Un député (PLR) constate qu'il y a une tension entre le département et notamment UBER en ce qui concerne le nombre de sessions d'examen pour les VTC. UBER considère que deux sessions par année c'est insuffisant. Dans les commentaires transmis par le département, il est indiqué que les modalités de ces examens seront définies par voie réglementaire mais il est également noté que le département prévoit une diminution du nombre de sessions d'examens. Il demande des précisions en la matière. M. Stacchetti reconnaît l'existence de cette tension. Les taxis considèrent qu'il y a trop de monde sur le marché et qu'il faut en limiter le nombre, par exemple en réduisant les possibilités de passer l'examen. C'est une question qu'il faudra résoudre. La session d'avril a été annulée en raison du COVID. Il n'y a donc eu qu'une seule session cette année. Il y avait le même nombre de candidats dans les deux catégories (taxi et VTC), avec une tendance plutôt à la baisse. Si effectivement il y avait un besoin aussi important que ce qu'avance UBER, il y aurait eu une augmentation de candidats dans cette branche, ce qui n'est pas le cas. Le choix va se situer entre une ou deux sessions par an après consultation des milieux concernés et la question politique tranchée. Le département envisage également, comme pour le permis de conduire, de faire passer l'examen théorique avant l'examen pratique, ce qui permettrait une certaine sélection en amont et une économie tant pour les candidat-e-s que

pour l'administration. Cela ne toucherait toutefois que le domaine des taxis et pas des VTC.

Un député (PLR) comprend que le numerus clausus limite le nombre d'AUDAP, mais il demande si la limitation du nombre de sessions d'examen ne représente pas une sorte de numerus clausus bis sur la profession de VTC qui par ailleurs, n'est pas particulièrement protégée. M. Stacchetti précise que l'objectif n'est pas de fixer un numerus clausus via les examens, mais le marché contredit UBER. Avec deux sessions par année, on a environ 360 candidats VTC et avec une seule session cette année, il y avait la moitié de candidats. La situation économique a joué. Le département a la possibilité d'adapter le nombre de sessions en cours d'année et de réagir au marché.

Le député (PLR) demande la confirmation que la limitation du nombre de sessions d'examen est liée à la demande et que ce n'est pas une manière de créer un numerus clausus du nombre de VTC. M. Stacchetti répond par l'affirmative.

Art. 9 : pas d'opposition, adopté

Section 2, titre (Entreprises de transport) : pas d'opposition, adopté

Art. 10, titre (Autorisation d'exploiter) : pas d'opposition, adopté

Art. 10, al. 1 amendé comme suit :
Les entreprises qui ***~~souhaitent exploiter~~*** ***offrent*** *différents services doivent* ***~~obtenir~~*** ***avoir obtenu*** *une autorisation pour chaque activité*
Adopté sans opposition.

Art. 10, al. 2 lettre a : pas d'opposition, adopté

Art. 10, al. 2 lettre b : pas d'opposition, adopté

Art. 10, al. 2 lettre c : pas d'opposition, adopté

Art. 10, al. 2, lettre d :

Pour rappel, l'article 10, alinéa 2, lettre d indique que l'autorisation d'exploiter une entreprise de transport « est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :

d) « *est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré*

l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociale qui lui incombent ».

Un député (Ve) demande quelle est la marge de manœuvre du département pour octroyer un délai de mise en conformité avec cette exigence.

M. Poggia indique que l'alinéa 2 prévoit les conditions de délivrance. Il propose l'amendement suivant à l'al. 4 (révocation de l'autorisation) : ***« Lorsque l'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, le département révoque l'autorisation après avoir fixé un délai raisonnable pour une mise en conformité ».***

Un député (PLR) relève que lorsque l'on est une entreprise ou un organe d'une entreprise, on peut être condamné pénalement pour ne pas avoir payé les charges sociales. Il ne pense pas que d'autres professions doivent répondre à ces conditions pour obtenir une autorisation d'exploiter. M. Poggia explique que le département pourrait y renoncer pour un-e particulier-ère, mais s'agissant un-e employeur-euse, il pense qu'on ne peut pas laisser des entreprises de transport travailler avec des employé-e-s dont les cotisations ne sont pas payées.

M. de Senarclens propose l'amendement suivant à l'art. 10, al. 2, lettre d : « est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel ~~**et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent ;**~~ ».

Un député (S) annonce qu'il refusera cet amendement PLR. Pour le PS, l'important était de faire en sorte qu'il y ait une meilleure sécurité des conditions de travail des chauffeur-euse-s et il est indispensable que l'entreprise qui détient l'autorisation soit à jour avec le paiement de ses cotisations sociales.

M^me^ Unterlerchner signale que cet amendement est en incohérence totale avec les autres dispositions qui figurent dans la loi, notamment l'art. 28 et l'art. 31 où il est mentionné que ces entreprises doivent respecter les conditions de travail et assurances sociales en usage. Elle indique qu'il s'agit d'un contrôle standard qui apparaît dans bon nombre de dispositions cantonales. Elle rappelle que l'art. 1 mentionne expressément la lutte contre le travail au noir.

Un député (PLR) précise que l'objectif n'est pas de faire la promotion du travail au noir, mais ce sont des obligations sanctionnées par une

condamnation pénale si elles ne sont pas respectées. Il pense qu'on a tout l'arsenal dans l'ordre juridique pour ne pas en rajouter ici. Etre à jour, c'est sujet à interprétation ; les gens peuvent avoir du retard et ne pas être à jour, il peut y avoir des coups durs pour l'entreprise. Il ne pense pas qu'il faille faire une exception pour cette profession. Il n'y a pas de raison qu'elle soit plus protégée qu'une autre.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement PLR de l'art. 10 al. 2 lettre d *« est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel* ~~***et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent***~~ *»* :

Oui : 8 (4 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 1 PDC)
Non : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Art. 10, al. 2, lettre e : pas d'opposition, adopté

La présidente met aux voix l'art. 10, al. 2 tel qu'amendé :

Oui : 8 (4 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 1 PDC)
Non : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Abstentions : –

L'art. 10 al. 2, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 10, al. 3 : pas d'opposition, adopté

Art. 10, al. 4 :

Au sujet de l'amendement qu'il avait annoncé lors des discussions sur l'art. 10, alinéa 2, M. Poggia indique qu'il reviendra avec cet amendement pour autant que la majorité revienne à la formulation initiale de la lettre d au 3e débat.

La présidente met aux voix l'art. 10, al. 4 :

Oui : 13 (3 S, 1 PDC, 1 UDC, 1 EAG, 2 MCG, 1 Ve, 3 PLR)
Non : 1 (1 Ve)
Abstentions : –

L'art. 10, al. 4 est accepté.

Art. 10, al. 5 : pas d'opposition, adopté

La présidente met aux voix l'art. 10, tel qu'amendé :

Oui : 6 (4 PLR, 1 UDC, 1 PDC)
Non : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Abstentions : 2 (2 MCG)

L'art. 10, tel qu'amendé est refusé.

N.D.L.R : attention spoiler : cet article 10 sera réintroduit en 3e débat.

M. Poggia rappelle qu'un des objectifs de base de ce PL étaient de régler les problématiques résultant de diffuseurs de courses comme UBER qui emploient de prétendu-e-s indépendant-e-s non couverts par des assurances sociales. Le but de cette loi est de s'assurer que les gens qui travaillent en tant qu'employé-e-s soient reconnu-e-s comme tels et que leurs charges sociales soient payées par leur employeur-euse. Il s'adresse à celles et ceux qui ont abouti au refus de cet article 10, qui doivent être conscient-e-s que sans cet article, cette loi n'a plus de sens, et qu'ils-elles ne font qu'encourager la poursuite des activités actuelles contre lesquelles le département se bat pour la couverture sociale des plus précaires.

M. Poggia ajoute qu'il a répondu à UBER que la situation telle qu'elle existait lorsque le département a rendu sa décision en automne 2019 sera tranchée par les tribunaux. Lors de l'entrée en vigueur de la loi, ils examineront si UBER doit, au regard de cette loi, être considéré comme un diffuseur de courses ou une entreprise de transport. UBER a modifié ses conditions dans le but qu'il n'y ait plus de discussion sur son rôle de diffuseur de course. Cette loi vise à éviter qu'une entreprise travaille en tant que diffuseur de course alors que dans les faits, c'est une entreprise de transport. Aujourd'hui les gens travaillent à Genève en tant que diffuseurs de courses autoproclamés et ce n'est que lors d'un contrôle ultérieur que la vérification peut être faite. Le but de cette loi est que le contrôle soit effectué

en amont. Lorsque la loi entrera en vigueur, le département examinera quelles sont les relations d'UBER avec ses chauffeurs et si une procédure est en cours auprès de la SUVA, UBER sera autorisé à poursuivre ses activités à Genève dans l'attente de la décision. Si la SUVA considère qu'UBER est un diffuseur de courses, UBER sera autorisé à travailler en tant que tel, sous un statut clair et avec des chauffeur-euse-s indépendant-e-s. Il ne s'agit pas d'empêcher UBER de travailler mais de déterminer son statut juridique.

M. Poggia précise qu'il ne se substitue pas au droit fédéral mais il s'agit de placer un cadre. On ne veut pas que quelqu'un travaille sous une certaine appellation, dans un cadre juridique flou, dans lequel on ne sait pas si les chauffeur-euse-s sont indépendant-e-s ou salarié-e-s, avec pour conséquence que ces gens ne peuvent pas obtenir des RHT ou un salaire minimum, notamment en période de covid. Il estime qu'il est faux de croire que cette clause de l'article 10, alinéa 2, lettre d est sans effet. On a la même clause dans le domaine de la restauration et le fait d'être à jour dans ses cotisations est une condition pour continuer son exploitation. Il s'agit d'une pression extrêmement forte. On demande simplement que l'obligation légale de payer les charges sociales devienne une obligation non seulement au sens du droit des assurances sociales et du droit du travail, mais que ça devienne également une condition administrative pour continuer à exercer ses activités.

M. Poggia rappelle que le fait que Lymo soit reconnu comme étant un diffuseur de courses prouve que ce modèle existe. Il suffit donc à une entreprise de se conformer aux critères pour le devenir. Cela nécessite de clarifier le statut des travailleur-euse-s pour que les chauffeur-euse-s soient de réel-le-s indépendant-e-s et pas des salarié-e-s travesti-e-s en indépendant-e-s.

Un député (MCG) souligne qu'il a voté l'amendement PLR de l'art. 10, al. 2 lettre d parce qu'il a pensé que la première partie de la lettre d suffisait. Or, il s'avère que la seconde partie de la lettre d est indispensable pour que l'on comprenne la loi dans le sens voulu par le département. Il reviendra sur son vote lors du 3e débat.

Section 3, titre (Entreprises de diffusion de courses) : pas d'opposition, adopté

Art. 11, titre (Autorisation d'exploiter) : pas d'opposition, adopté

Art. 11, al. 1 amendé comme suit :

« Les entreprises qui ~~***souhaitent diffuser***~~ ***diffusent*** *des courses de taxi et de voiture de transport doivent* ~~***obtenir***~~ ***avoir obtenu*** *une autorisation pour chaque activité.*
Adopté sans opposition

Art. 11, al. 2, let. a : pas d'opposition, adopté

Art. 11, al. 2, let. b : pas d'opposition, adopté

Art. 11, al. 2, let. c amendé comme suit :
« *est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant. Lorsque la requérante est une personne morale,* ~~***ces conditions***~~ ***les conditions visées à l'article 7, alinéa 3, lettre b, de la présente loi*** *doivent être réalisées par la* ***ou les*** *personne**s** ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise »*
Adopté sans opposition.

Art. 11, al. 2, let. d :

M. de Senarclens propose l'amendement suivant à l'art. 11, al. 2, let. d : *« est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel* ~~***et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent***~~ *».*

Un député (S) ne voit pas pourquoi une entreprise de diffusion de courses ne devrait pas être à jour avec le paiement des charges sociales qui lui incombe. Le PS est pour maintenir cette condition pour pouvoir exploiter une entreprise de diffusion de courses.

M. Poggia rappelle que c'est la même condition qu'on pose dans le domaine des cafés et restaurants.

Le président met aux voix la proposition d'amendement suivante à l'art. 11, al. 2 let. d : *« est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel* ~~***et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent***~~ *; »*

Oui : 4 (4 PLR)
Non : 10 (2 Ve, 3 S, 2 PDC, 1 EAG, 1 MCG, 1 UDC)
Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'art. 11, al. 2 let. d :

Oui : 10 (2 Ve, 3 S, 2 PDC, 1 EAG, 1 MCG, 1 UDC)
Non : 4 (4 PLR)
Abstentions : –

L'art. 11, al. 2, let. d est accepté.

Art. 11, al. 2, let. e : pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix l'art. 11, al. 2 dans son ensemble :

Oui : 10 (2 Ve, 3 S, 2 PDC, 1 EAG, 1 MCG, 1 UDC)
Non : 4 (4 PLR)
Abstentions : –

L'art. 11, al. 2 est accepté.

Art. 11, al. 3 : pas d'opposition, adopté

Art. 11, al. 4 :

M. Poggia propose l'amendement suivant à l'alinéa 4, pour ne pas révoquer l'autorisation sans donner un délai à l'entreprise qui ne paie pas les charges sociales : « **Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, sous réserve de l'alinéa 5** ». Il propose donc l'ajout d'un nouvel alinéa 5, toujours sous-titré « Révocation », qui stipulerait qu'» **en cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances** ». Enfin, il précise l'al. 5 actuel, sous-titré « Caducité », deviendrait l'alinéa 6.

M. Poggia précise que ce serait un plan de paiement négocié avec la caisse de compensation.

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 11, al. 4 : *« Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, **sous réserve de l'alinéa 5** »* :

Oui : 12 (3 PLR, 2 Ve, 2 S, 2 PDC, 1 EAG, 1 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : 2 (1 S, 1 PLR)

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département d'un nouvel al. 5 à l'art. 11, sous-titre « Révocation » : ***« En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances »*** :

Oui : 12 (3 PLR, 2 Ve, 2 S, 2 PDC, 1 EAG, 1 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : 2 (1 S, 1 PLR)

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 11, al. 5 ainsi amendé :

Oui : 12 (3 PLR, 2 Ve, 2 S, 2 PDC, 1 EAG, 1 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : 2 (1 S, 1 PLR)

L'art. 11, al. 5 tel qu'amendé est accepté.

L'art. 11, alinéa 5 actuel, sous-titré « Caducité », qui stipule que *« Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de diffusion de courses cesse son activité »* devient l'alinéa 6.

Art. 11, al. 6 : pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix l'art. 11 dans son ensemble, ainsi amendé :

Oui :	11 (1 UDC, 2 MCG, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 2 PDC)
Non :	–
Abstentions :	4 (4 PLR)

L'art. 11, tel qu'amendé, est accepté.

Section 4, titre (Immatriculation) : pas d'opposition, adopté

Art. 12, titre (immatriculation des taxis) : pas d'opposition, adopté

Art. 12, al. 1 :

Un député (MCG) trouve qu'il faut préciser que les détenteur-trice-s de taxi sont domicilié-e-s à Genève car il y a actuellement des taxis dont les propriétaires sont domicilié-e-s à l'étranger et il estime que ça ne va pas.

M. Stacchetti, après vérification, indique que la législation fédérale parle de lieu d'immatriculation à l'endroit où le véhicule est stationné la nuit. Il n'y a pas de lien entre le domicile de la ou du détenteur et l'endroit où le véhicule doit être immatriculé. Le véhicule professionnel qui serait stationné 7j/7 à Genève doit être immatriculé à Genève quand bien même la ou le détenteur est domicilié-e à l'étranger.

Le député (MCG) se demande comment déterminer le lieu de stationnement d'un véhicule qui, par hypothèse, pourrait être utilisé 24h/24. Rien n'empêche que pour cette catégorie de détenteur-trice-s, on mette une règle spéciale ; le droit cantonal peut aller plus loin que le droit fédéral.

M. Poggia rappelle que l'art. 7 prévoit que la personne qui a une carte professionnelle de chauffeur doit être soit ressortissante suisse, soit au bénéfice d'une autorisation qui lui permette de travailler en Suisse comme indépendant-e ou employé-e. Le fait de limiter une activité professionnelle à des personnes domiciliées en Suisse serait contraire au droit supérieur sur la libre circulation. Soit la personne est suisse et vit en France et on ne va pas lui interdire de travailler en Suisse, soit elle a l'autorisation de travailler en Suisse selon le permis qui lui a été délivré. M. Stacchetti explique qu'à son avis, sur ce point-là, le droit fédéral est exhaustif et on n'a pas de compétences cantonales.

Art. 12, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 12, al. 2 amendé comme suit :
« Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13 ***de la présente loi.*** *Chaque immatriculation correspond à une autorisation d'usage accru du domaine public ».*
Adopté sans opposition.

Art. 12, dans son ensemble tel qu'amendé est adopté sans opposition.

Art. 13, titre (autorisation d'usage accru du domaine public) : pas d'opposition, adopté

Art. 13, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 13, al. 2 :

Un député (PDC) demande si les critères objectifs mentionnés à l'art. 13 al. 2 sont listés quelque part.

M^me^ Unterlerchner répond que l'al. 4 mentionne que les modalités d'attribution sont déterminées par le Conseil d'Etat.

M. Poggia souligne que ça impose au Conseil d'Etat d'être objectif. Les critères seront inscrits dans le règlement et ce n'est pas un pouvoir discrétionnaire. Le Conseil d'Etat doit fixer des règles qui sont connues d'avance et qui placent les gens sur un pied d'égalité pour autant qu'ils ou elles remplissent les conditions posées ici.

Art. 13, al. 2 pas d'opposition, adopté

Art. 13, al. 3 :

Le département présente l'amendement suivant :

« Les autorisations d'usage accru du domaine public et les plaques *d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles* ***; elles ne peuvent être mises à disposition d'entreprises ou de chauffeurs tiers. Le titulaire de l'autorisation doit en faire un usage personnel et effectif en tant que chauffeur au sens de l'article 5, lettre a ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1 ou 3 de la présente loi.*** ~~***L'article 27, alinéas 4 et 5, régit la mise à disposition de voiture de taxi***~~ »

Un député (Ve) demande si un véhicule est bien limité à l'usage d'un seul chauffeur, c'est-à-dire qu'on ne peut pas du tout collectiviser un taxi.

M. Stacchetti répond qu'on peut évidemment collectiviser un taxi mais en respectant la forme de l'entreprise de transport, soit en employant les personnes qui travaillent avec le même taxi. M. Poggia précise qu'on ne pourra plus conclure un bail à ferme avec un doubleur. Actuellement, les doubleur-euse-s sont « les hommes et femmes à tout faire ». Ils prennent les heures que le ou la titulaire ne veut pas et participent souvent davantage aux frais courants du véhicule. M^me^ Unterlerchner précise qu'en tant qu'entreprise, on ne transmet pas l'usage accru du domaine public mais il s'agit de faire en sorte que l'employé-e puisse travailler avec le taxi mis à disposition par l'employeur-euse, titulaire de l'AUADP.

Un député (MCG) pense que cela va poser un problème d'atteinte à la liberté de commerce. Il pense qu'il va y avoir des recours et qu'ils seront gagnés. On ne peut pas interdire à des taxis de se partager un véhicule. M. Poggia n'est pas d'accord. On peut fixer le nombre maximum d'AUADP (numerus clausus) donc ça veut dire qu'on peut aussi limiter le nombre de véhicules qui sont sur la route à un moment t. Si une voiture tourne 24h/24, ça veut dire que le maximum de 1300 est multiplié par 3, supposant que toutes les voitures travaillent avec un doubleur et un tripleur, et cela contredit le principe du numerus clausus. Ça signifie qu'on pourrait limiter le nombre d'heures durant lesquelles un véhicule peut circuler. La seule exception possible qu'il verrait serait de faire une société simple, c'est-à-dire qu'on supporte les risques et bénéfices ; ce serait donc un moyen de contourner la loi. Il ne voit pas en quoi cette disposition empêche l'application saine du droit fédéral. M. Stachetti précise, par rapport à la notion de société simple, que cela signifierait collectiviser l'immatriculation ce qui n'est clairement pas possible en droit de la circulation routière.

Un député (PLR) propose l'amendement suivant, à l'art. 13 al. 3 : *« Les autorisations et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles ;* ***elles ne peuvent être mises à la disposition d'entreprises ni de chauffeurs tiers. Le titulaire de l'autorisation doit en faire un usage personnel et effectif en tant que chauffeur au sens de l'article 5, lettre a ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1 ou 3 de la présente loi*** *».*

Le président met aux voix la proposition d'amendement PLR à l'art. 13, al. 3 : *« Les autorisations et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles* ***; elles ne peuvent être mises à la disposition d'entreprises ni de chauffeurs tiers. Le titulaire de l'autorisation doit en faire un usage personnel et effectif en tant que chauffeur au sens de l'article 5, lettre a ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1 ou 3 de la présente loi*** *»* :

Oui : 15 (4 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 2 PDC)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 13, al. 3, ainsi amendé :

Oui : 14 (4 PLR, 1 UDC, 1 MCG, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 2 PDC)
Non : –
Abstentions : 1 (1 MCG)

L'art. 13, al. 3 tel qu'amendé est accepté.

Art. 13, al. 4 :

Le Conseil d'Etat présente l'amendement suivant :
« *Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement, détermine les modalités d'attribution* ***et définit la notion d'usage effectif*** **».**

Un député (MCG) demande comment définir la notion d'usage effectif.

M. Stacchetti indique que la notion d'usage effectif relève d'une question de proportionnalité. On peut imaginer 50% d'utilisation par exemple. Cette notion pourra être objectivée dans le règlement d'application et donnera la possibilité au Conseil d'Etat de faire évoluer cette notion en fonction de la réalité du terrain.

Un député (PLR) demande s'il est question de retirer un certain nombre d'AUADP, en fonction de cette évaluation des besoins telle que mentionnée à l'al. 4. M. Poggia répond qu'on donnera un délai aux personnes qui ont conclu un bail à ferme pour qu'elles régularisent leur situation. Si une personne a aujourd'hui un véhicule qu'elle ne conduit pas elle-même, cette

personne se verra fixer un délai pour se conformer aux nouvelles dispositions de la loi. Ce ne sera pas un couperet immédiat mais un délai fixé selon les règles de bonne foi, pour que la personne se mette à jour. S'agissant de la possibilité de diminuer le numerus clausus, M. Stacchetti ajoute que ce serait envisageable sous réserve d'indemniser les personnes concernées. Même si on a des autorisations périodiques à 6 ans, dans la mesure où c'est une activité professionnelle, il y a une certaine garantie. M. Bretton ajoute qu'on ne peut pas retirer une autorisation sans raison valable parce qu'on a estimé qu'il fallait réduire le numerus clausus.

Le président met aux voix l'art. 13, al. 4, tel qu'amendé par le département :
« *Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement, détermine les modalités d'attribution* ***et définit la notion d'usage effectif*** **».**

Oui : 15 (4 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 2 PDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 13, al. 4 tel qu'amendé est accepté.

Art. 13, al. 5 phrase introductive amendée comme suit :
« L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans, ***à une personne physique ou morale*** *lorsque l****a*** *requérant****e*** *: »*
Adopté sans opposition.

Art. 13, al. 5, let. a :

Un député (Ve) demande pourquoi il est nécessaire de mentionner que la personne répond « toujours » aux conditions de délivrance, du moment que c'est une délivrance et pas un renouvellement.

M. Stacchetti explique qu'entre le moment où l'on reçoit la carte professionnelle et où l'entreprise reçoit son autorisation, il peut y avoir des évolutions et ce « toujours » impose de contrôler le respect des conditions une nouvelle fois au moment de l'octroi de l'AUADP. M. Poggia précise que la délivrance de l'AUADP impose qu'on soit titulaire de la carte professionnelle. Si les conditions de délivrance de la carte professionnelle ne sont plus réalisées, on ne peut pas demander la délivrance de l'AUADP.

Art. 13, al. 5, let. a : pas d'opposition, adopté

Art. 13, al. 5, let. b amendé comme suit :
« n'a pas, en qualité de chauffeur ou ***~~d'exploitant~~*** *d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécutions »*
Adopté sans opposition.

Art. 13, al. 5, let. c amendé comme suit :
*« s'est acquitté****e****, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36* ***de la présente loi.***
Adopté sans opposition.

Le président met aux voix l'art. 13, al. 5 tel qu'amendé :

Oui :	15 (4 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 2 PDC)
Non :	–
Abstentions :	–

L'art. 13, al. 5 est accepté.

Art. 13, al. 6 : pas d'opposition, adopté

Art. 13, al. 7, let. a : pas d'opposition, adopté

Art. 13, al. 7, let. b : pas d'opposition, adopté

Art. 13, al. 8 : pas d'opposition, adopté

Art. 13, al. 9, let. a : pas d'opposition, adopté

Art. 13, al. 9, let. b : pas d'opposition, adopté

S'agissant de la demande de renouvellement de l'AUADP qui doit être envoyée 3 mois avant son échéance sous peine que le département déclare sa caducité, un député (Ve) demande ce qu'il se passe si quelqu'un rate l'échéance par inadvertance, ce qui pourrait lui faire perdre le travail de sa vie. Il se demande s'il ne faudrait pas octroyer une marge de manœuvre au département. M. Stacchetti explique que s'il y a un cas de force majeur, les règles sur la restitution du délai s'appliquent et une discussion est en cours à

la PCTN pour savoir s'il faudrait envoyer un courrier de rappel aux chauffeur-euse-s 6 mois avant. La PCTN s'engage à mettre en place ce courrier de rappel.

Art. 13, al. 9, let. c :

S'agissant de la limite d'âge à partir de laquelle une AUADP devient caduque, le parti socialiste propose un amendement pour réduire cette limite d'âge de 75 à 70 ans.

La députée (S) rappelle que la commission a eu des discussions sur la problématique de l'absence de roulement des AUADP avec, selon certains témoignages, le fait que certains chauffeurs gardent leur AUADP jusqu'à 75 ans mais ne l'utilisent peu. Cela retire une AUADP du marché et ça limite les chances des plus jeunes de rentrer dans la profession. Certaines personnes se trouvent au fin fond de la liste d'attente et ont de la peine à voir les perspectives de rentrer dans la profession. Elle propose l'amendement suivant :

Art. 13, al. 2 lettre c : « son titulaire a atteint l'âge de ~~75~~ **70** ans révolus ».

Un député (MCG) indique que le droit fédéral vient de remonter la limite d'âge de 70 à 75 ans pour les contrôles obligatoires de vue pour le permis de conduire. Il ne faudrait pas aller dans le sens contraire du droit fédéral.

Un député (PLR) comprend les arguments du PS mais l'idée de rapprocher l'âge limite de 5 ans ne lui paraît pas juste

M. Poggia rappelle qu'il s'agit d'une profession indépendante et que, de même que pour les médecins, il n'y a pas d'âge limite. Il pense que l'interdiction du bail à ferme règle déjà le problème. Quand on prend de l'âge, on travaille moins et ça devient un complément à l'AVS. Par contre, si c'est au détriment de quelqu'un que l'on exploite, ça devient problématique.

Un député (Ve) considère que la pertinence de l'amendement dépend de ce qui sera considéré comme « un usage effectif » de l'AUADP.

M. Stacchetti indique que la majorité des chauffeur-euse-s ont entre 40 et 60 ans (832 chauffeurs). Il y a 183 titulaires d'AUADP, soit 16%, qui ont en dessous de 40 ans. 11% des chauffeurs ont au-delà de 60 ans (soit 125 personnes), dont 53 personnes ont de plus de 70 ans. 15 personnes ont entre 75 ans et 78 ans, 3 personnes ont 78 ans, 3 personnes ont 77 ans, 5 personnes ont 76 ans et 4 personnes ont 75 ans. Ce sont donc 53 personnes sur plus de 1140 personnes qui ont plus de 70 ans.

Un député (S) indique qu'au-delà de 70 ans, on peut imaginer laisser la place à des plus jeunes étant donné que la liste d'attente est importante. Le fait que cette limite d'âge soit inscrite dans la loi permet aux personnes concernées d'avoir une prévisibilité. Il souligne que le chauffeur ou la chauffeuse dont l'AUADP deviendrait caduque parce qu'il-elle a dépassé l'âge de 70 ans pourra encore très bien travailler comme VTC, d'autant plus s'il s'agit de quelques heures par semaine.

Un député (Ve) demande si les contrôles sanitaires effectués chez les chauffeur-euse-s professionnel-le-s sont les mêmes que pour les privés.

M. Stacchetti indique que selon le site internet du Centre suisse de formation pour les expertises en aptitude à la conduite automobile (https://medtraffic.ch/fr/conducteurs/exigences-concernant-laptitude-a-la-conduite/), qui détaille les exigences pour les conducteurs professionnels et non professionnels, il y a des exigences supérieures en termes d'acuité et de champ visuels, d'ouïe, d'absence de dépendance, etc. pour les chauffeur-euse-s profesionnel-le-s.

Un député (PLR) demande quelle disposition transitoire s'applique à l'âge de 75 ans et à la caducité. M^me^ Unterlerchner répond que cela figure à l'art. 46, al. 6.

Une députée (S) indique que si la commission décide de suivre le PS sur cette proposition d'amendement, on pourrait envisager une mesure transitoire pour éviter qu'au moment de l'entrée en vigueur de la loi, on annonce à ces personnes qu'elles vont devoir rendre l'AUADP et leur laisser un délai pour prendre leur disposition vis-à-vis de cette nouvelle loi.

Le président met aux voix la proposition d'amendement PS à l'art. 13, al. 9, let. c : « son titulaire a atteint l'âge de **70** ans révolus » :

Oui :	6 (3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Non :	9 (1 UDC, 2 MCG, 2 PDC, 4 PLR)
Abstentions :	–

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'art. 13, al. 9, let. c :

Oui : 9 (4 PLR, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC)
Non : 6 (3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Abstentions : –

L'art. 13, al. 9, let. c est accepté.

Art. 13, al. 9, let. d :

Le Conseil d'Etat présente l'amendement suivant :
« son titulaire n'en fait pas un usage effectif, ***en tant que chauffeur, respectivement en tant qu'entreprise*** *pendant 6 mois consécutifs.* ***Est réservé le cas d'incapacité totale de travail provisoire du chauffeur titulaire de l'autorisation,*** *dûment attestée par un certificat médical »*

Un député (MCG) demande si une personne qui détient plusieurs plaques entre dans la lettre d, sachant qu'on vit une période difficile et qu'elle ne peut pas faire tourner tous ses véhicules. S'il risque de perdre son autorisation pour les véhicules qu'elle n'utilise pas.

M. Poggia répond qu'il y a la possibilité de déposer les plaques pendant une année pour attendre des jours meilleurs et la personne qui ne peut pas faire travailler ses employé-e-s peut les mettre en RHT, mais à ce moment-là, les plaques ne seront pas utilisées. Dans la situation actuelle, des délais ont été prolongés et il pense qu'ils accepteraient de prolonger le cas échéant le dépôt des plaques. Après une année, le service des autos octroie les plaques à quelqu'un d'autre.

Le député (MCG) relève que le texte de loi mention un délai de 6 mois. M. Poggia précise que la durée d'une année qu'il a mentionnée est une disposition de l'OCV qui applique une règle fédérale.

Le député (MCG) demande si on n'aurait pas meilleur temps d'inscrire ce délai dans le règlement plutôt que dans la loi.

M. Bretton précise que le délai de 6 mois s'applique à une personne qui n'aurait pas déposé sa plaque. Mais si la personne veut déposer ses plaques, elle peut le faire pour arrêter de travailler pendant une année.

Un député (Ve) demande si on paie aussi les 1400 francs si on dépose les plaques. Le département répond que oui.

Art. 13, al. 9, let. e :

Le département présente un amendement pour ajouter une nouvelle lettre e, la lettre e ancienne devenant lettre f :

« e) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante en violation de l'alinéa 3 »

Un député (MCG) demande ce qu'il se passe si une personne est malade et qu'elle veut faire conduire son véhicule par un tiers.

M. Poggia précise qu'elle peut salarier quelqu'un pendant cette période. M^me^ Unterlerchner ajoute que ça supposerait une démarche administrative dans le sens où la personne doit obtenir l'autorisation d'exploiter une entreprise de transport.

Art. 13, al. 9, let. e (nouvelle) tel qu'amendé est accepté sans opposition.

Art. 13, al. 9, let. f :

M^me^ Unterlerchner rappelle que l'art. 45 de la LIRT prévoit la possibilité d'exclure d'un ou de tous les marchés publics une entreprise qui ne respecte pas les conditions minimales de travail et de prestations sociales.

M. Poggia ajoute que cette disposition énonce la possibilité de rendre une décision.

Art. 13, al. 9, let. f : pas d'opposition, adopté

Art. 13, al. 10 : pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix l'art. 13, dans son ensemble :

Oui :	11 (4 PLR, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC, 2 Ve)
Non :	–
Abstentions :	4 (3 S, 1 EAG)

L'art. 13 est accepté.

Art. 14, titre (Immatriculation des voitures de transport avec chauffeur) : pas d'opposition, adopté

Art. 14, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 14, al. 2 amendé comme suit :
« Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à ~~*une personne physique ou morale*~~ ***un chauffeur*** *lorsque* ~~*cette dernière*~~ ***ce dernier*** *est titulaire d'une carte professionnelle ou* ~~***d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport avec chauffeur***~~ ***à une entreprise de transport, lorsque cette dernière est titulaire de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 10 de la présente loi*** *et en réalise toujours les conditions »*
Adopté sans opposition.

Art. 14, al. 3 :

Le département propose l'amendement suivant : « Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, **si** l'une des conditions posées à l'alinéa 2 n'est plus remplie ».

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 14, al. 3 : *« Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation,* ***si*** ~~***lorsque***~~ *l'une des conditions posées à l'alinéa 2 n'est plus remplie »* :

Oui :	15 (4 PLR, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC, 3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Non :	–
Abstentions :	–

L'amendement est accepté.

Art. 14, al. 4 :

Suite à la demande d'un député (Ve) M. Poggia répond qu'il n'y a pas aujourd'hui de limitation du nombre de VTC mais s'il y en avait 30 000 demain à Genève, il faut permettre au Conseil d'Etat d'en limiter le nombre par exemple en définissant des jours de circulation en fonction des numéros de plaques, des quartiers, etc. afin de les réguler. Il est précisé que ces dispositions ne pourraient être que provisoires, sinon il faudra intervenir au niveau légal. Le Conseil d'Etat ne peut pas interdire définitivement une profession que la loi ne soumet qu'à des conditions qui sont exhaustivement annoncées. Il indique cette limitation ne serait mise en œuvre que dans les cas où on ne pourrait plus à circuler à Genève en raison du nombre trop

important de VTC. M. Poggia rappelle par ailleurs que la clause ordinaire de police est valable en toute circonstance, y compris sans cette disposition dans la LTVTC. Le problème, c'est qu'on ne peut pas mettre de numerus clausus pour les VTC car le droit fédéral nous l'interdit. M. Bretton précise que cette disposition est reprise de la loi de 2017. A l'époque, dans l'exposé des motifs, il était indiqué que c'était pour éviter d'encombrer la voie publique, partant du fait qu'on ne pouvait pas limiter le nombre de VTC.

Le président met aux voix l'art. 14, al. 4 :

Oui : 7 (2 PLR, 1 EAG, 1 Ve, 3 S)
Non : 8 (2 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 PLR, 1 Ve)
Abstentions : –

L'art. 14, al. 4 est refusé.

Le président met aux voix l'art. 14, tel qu'amendé :

Oui : 11 (4 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 2 PDC, 2 Ve)
Non : 1 (1 S)
Abstentions : 3 (2 S, 1 EAG)

L'art. 14, tel qu'amendé, est accepté.

Section 5, titre (Offreurs externes) : pas d'opposition, adopté

Art. 15, titre (Dispositions générales) : pas d'opposition, adopté

Art. 15 amendé comme suit :
« Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20 ***de la présente loi*** *».*
Adopté sans opposition.

Art. 16, titre (offreurs confédérés) : pas d'opposition, adopté

Art. 16, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 16, al. 2 : pas d'opposition, adopté

Art. 16, al. 3 : pas d'opposition, adopté

Art. 16, dans son ensemble : pas d'opposition, adopté

Art. 17, titre (Offreurs étrangers) : pas d'opposition, adopté

Art. 17, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 17, al. 2, let. a : pas d'opposition, adopté

Art. 17, al. 2, let. b : pas d'opposition, adopté

Art. 17, al. 3 : pas d'opposition, adopté

Art. 17, al. 4

S'agissant de l'al. 4 de l'article 17, M. Bretton précise que le but est de s'assurer que les chauffeur-euse-s étranger-ère-s respectent le délai d'annonce. On a aujourd'hui les capacités techniques pour mettre en place un système de SMS pour que chaque chauffeur-euse étranger-ère qui vienne à Genève s'annonce préalablement. Lors de contrôles de la police ou de la PCTN, il s'agit de s'assurer qu'on arrive à décompter le nombre de passages et la durée d'activité entre les 8e et 90e jours. Le département a la conviction que beaucoup d'offreur-euse-s étranger-ère-s viennent travailler à Genève bien au-delà des 90 jours autorisés, notamment durant la saison hivernale.

Un député (Ve) demande pourquoi ils ne parlent pas d'un système d'annonce ce qui laisserait plus de marge de manœuvre. M. Bretton répond que c'est un renvoi à l'al. 2 donc le principe est le même. Mme Unterlerchner ajoute que la formulation retenue respecte les accords internationaux. On prévoit un système électronique dans l'intérêt des offreur-euse-s étranger-ère-s parce qu'il permet des raccourcis. M. Bretton indique qu'il s'agit de dématérialiser le processus.

Art. 17, al. 4 : pas d'opposition, adopté

Art. 17, dans son ensemble ; pas d'opposition, adopté

Chapitre III, titre (Exercice des professions) : pas d'opposition, adopté.

Section 1, titre (Dispositions communes) : pas d'opposition, adopté

Article 18 (Obligations relatives aux voitures)

Art. 18, al. 1

Un député relève qu'il y a un débat entre UBER et le département en ce qui concerne le système de paiement par carte bancaire prévu à la lettre b. Il précise qu'UBER exige la suppression de l'art. 18, al. 1 let. B et demande où en sont les discussions. M. Poggia se demande si UBER a peur que cela élimine certain-e-s chauffeur-euse-s qui ne seraient pas équipés de ce type de mode de paiement. M. Stacchetti pense que ce serait idéal que tous les VTC et taxis soient équipés de systèmes de paiement par carte bancaire. L'absence de ce type de système a donné lieu à des conflits entre les chauffeur-euse-s et des client-e-s. Il estime que ce n'est pas une demande surréaliste aujourd'hui. Il y a des modèles bon marché qui fonctionnent avec une carte SIM. Pour UBER, qui privilégie le paiement sur l'application, il y a un risque de coulage en ayant un moyen de paiement directement dans le véhicule, mais ils ont ouvert la possibilité de payer en cash donc entre le moment de leur audition et le moment où le département les a rencontrés, ils ont fait du chemin.

M. Bretton indique qu'ils ont constaté que de nombreux chauffeurs et chauffeuses de taxi refusaient les paiements en espèce et obligeaient les clients à retirer du cash aux bancomats. Cette disposition a pour objectif d'éviter cet inconvénient. Au Québec, le système de paiement des taxis est directement connecté avec l'administration fiscale ce qui permet d'avoir le revenu déclaré de chaque chauffeur-euse.

Art. 18, al. 1, let. a : pas d'opposition, adopté

Art. 18, al. 1, let. b : pas d'opposition, adopté

Art. 18, al. 2 amendé comme suit :
*« Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que voiture de transport avec chauffeur, l'équipement visé à l'article 21, **alinéa** 1, lettre b et c, **de la présente loi** doit être retiré. Durant le changement d'affectation, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2.*
Adopté sans opposition.

Art. 18, al. 3 : pas d'opposition, adopté

Art. 18, al. 4

M. Poggia explique qu'il est essentiel que les chauffeur-euse-s délivrent une quittance utilisable, ce d'autant qu'elle peut être déductible fiscalement.

M. Poggia précise que la volonté du département est d'avoir une machine qui délivre les quittances, même pour les paiements en espèces. M. Stacchetti explique qu'il faut envisager cette disposition sous l'angle de l'obligation de tenir un registre. Les chauffeur-euse-s auront tout intérêt à avoir ce type d'appareil. Mme Unterlerchner indique qu'il serait possible de remplacer le terme « dispositif » par « appareil ». M. Bretton explique qu'il s'agit de relier un petit appareil avec une imprimante au compteur horokilométrique, ce qui permettrait au client d'avoir directement une facture imprimée. Une petite imprimante permet de stocker les données pour la tenue du registre qui permet de voir l'ensemble des courses qui ont été faites. L'appareil coûte environ 200 francs.

M. Poggia propose l'amendement suivant à l'art. 18, al. 4, pour éviter toute interprétation douteuse de cette disposition :

« Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un appareil permettant ***~~d'imprimer~~ d'émettre*** *des quittances* ***physiques ou électroniques.*** *Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances ».*

M. Bretton indique que la question de la géolocalisation est très sensible mais qui a été prévu et concerté avec les milieux concernés.

Une députée demande comment le département envisage la création d'un registre électronique central des quittances. Elle demande comment les chauffeur-euse-s qui ont acheté un appareil qui permet d'avoir des quittances physiques vont faire la transition et quels coûts supplémentaires cela va générer pour arriver à un registre électronique. M. Bretton indique que le tachygraphe et le compteur kilométrique permettent de tracer un chauffeur-euse mais on n'a pas d'enregistrement de l'ensemble de ses revenus. Aujourd'hui, l'administration fiscale ne connaît pas les revenus exacts des chauffeur-euse-s. Ils prennent donc le compteur kilométrique et taxent à 2 francs le kilomètre, en soustrayant l'usage privé du véhicule. Aujourd'hui la technologie permettrait de mieux capter et connaître l'activité de cette profession. M. Bretton ajoute qu'avec les imprimantes, on a un moyen d'enregistrer l'information de manière dématérialisée. Ce sont des imprimantes qui totalisent et enregistrent le nombre de courses.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 18, al. 4 : *« Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un appareil permettant d'**émettre** des quittances **physiques ou électroniques**. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances »* :

Oui : 15 (1 UDC, 2 PDC, 2 MCG, 4 PLR, 2 Ve, 1 EAG, 3 S)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Les Verts présentent l'amendement suivant :

Art. 18, al. 5 (nouveau) : « **A date d'entrée en vigueur de la présente loi, un délai de 5 ans maximum est octroyé aux détenteurs de voitures utilisées pour le transport professionnel pour une mise en conformité à l'utilisation exclusive de véhicules qui n'émettent pas de CO_2** ».

Le groupe des Verts rappelle les objectifs de réduction de 60% des émissions de CO_2 d'ici 2030 et la neutralité carbone d'ici 2050. Les taxis circulent aujourd'hui environ 60 000 km par année. Dans 5 ans, beaucoup de nouveaux moyens auront été mis en place notamment pour les recharges électriques ou hydrogène. Il ajoute que l'Association de communes de la région lausannoise a pris cette décision par un règlement. Ce sont des précurseur-e-s en Suisse et ce serait un signal intéressant que nous reprenions une disposition similaire à Genève. Le délai de 5 ans permet au chauffeur-euse-s de s'organiser et d'amortir les véhicules. Il pourrait également y avoir une tolérance pour les véhicules achetés récemment (entre 2019 et 2021 par exemple) qui auraient un délai supplémentaire pour se mettre aux normes. Les véhicules hybrides qui circulent déjà à Genève engendrent moins de nuisances.

M. Poggia indique que le département partage les préoccupations des Verts mais il rappelle qu'il existe déjà des incitatifs économiques à l'acquisition de véhicules électrique au niveau de l'impôt automobile. Le marché lui-même est déjà incitatif et il se demande s'il faut intervenir avec une telle règle qui pourrait inciter à demander un subventionnement de l'Etat si celui-ci exige un certain type de véhicule. Il est inquiet par le manque de bornes de recharges de véhicules électriques et il pense que cela freine l'achat de véhicules électriques. Celles et ceux qui n'ont pas eux-mêmes une villa

pour installer ce système sont prétérités. Il est difficile d'imposer ce changement aux chauffeur-euse-s de taxi si l'Etat ne fournit pas suffisamment de bornes sur la voie publique.

Un député (PLR) trouve l'amendement des Verts est intéressant parce qu'il faut aller dans cette direction. La problématique est à son sens celle du délai. Il n'y a, à ce stade, pas assez de bornes de recharge pour véhicules électriques. L'autonomie des voitures pose également problème et elles sont pour l'instant particulièrement chères. Il pense qu'il serait plus sage de prévoir un délai de 10 ans.

Il propose le sous-amendement suivant :

« **A la date d'entrée en vigueur de la présente loi, un délai de 10 ans maximum est octroyé aux détenteurs de voitures utilisées pour le transport professionnel pour une mise en conformité à l'utilisation exclusive de véhicules qui n'émettent pas de CO_2** ».

Un député PS soutient avec enthousiasme l'amendement des Verts. Il pense qu'il faut faire des choix politiques ambitieux et courageux, même si ça a un certain coût. Il rappelle que le canton s'est doté d'un plan climat cantonal, dont les deux objectifs principaux sont de réduire de 60% les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et de viser une neutralité carbone en 2050. Si le canton veut respecter ces objectifs, des décisions doivent être prises en termes de mobilité, notamment pour des véhicules qui circulent toute la journée de par la nature de leurs prestations.

Un député (Ve) indique que le secrétaire général de l'ONU a annoncé le 16 novembre que selon lui, les autorités devraient intégrer l'objectif de neutralité carbone dans toutes les politiques publiques et décisions économiques afin de transformer l'industrie, l'agriculture et les transports. Celui-ci a également indiqué qu'il faut que 2021 soit l'année du grand saut vers la neutralité carbone et que chaque pays et institution financière devraient adopter des plans pour passer à zéro émission d'ici 2050. Quant à la question du manque de bornes de recharge, il est possible de faire des partenariats intéressants et il est tout à fait possible d'en installer dans les 5 ans qui viennent. Repousser le délai à 10 ans ça veut dire qu'on ne fait rien pendant 5 à 8 ans. Il pense qu'il faut prendre une décision qui soit symbolique. Une durée de 5 ans lui semble raisonnable.

Un député (PDC) relève que les chauffeur-euse-s utilisent aussi leurs véhicules dans un cadre privé. Si un chauffeur de taxi a envie de prendre des vacances, il risque d'être limité par son véhicule électrique qui ne peut pas être rechargé partout. C'est pour cela que les 10 ans lui paraissent plus

raisonnables. Il se posait la question de conditionner ce changement de véhicule soit à 10 ans, au moment du renouvellement de l'AUADP.

Un député (MCG) indique que son parti est opposé à l'amendement des Verts, parce qu'on ne peut pas imposer cela aux conducteur-trice-s de taxi qui traversent une situation financière extrêmement difficile. Il faut leur donner les moyens de s'accomplir et de se réaliser financièrement et non pas leur ajouter des contraintes. C'est louable mais on n'a pas les moyens de le faire. Si on leur impose cela, c'est la mort des taxis.

Un député (PLR) estime que l'ONU doit s'adresser aux pays plus pollueurs que la Suisse comme la Chine. Les chauffeur-euse-s de taxi se trouvent dans une situation économique difficile et les 5 ans qui sont proposés lui paraissent suicidaires pour ces chauffeur-euse-s. Le délai de 10 ans est déjà relativement bref, car la durée de vie de ces voitures est d'environ 6 ans donc la personne qui achète une voiture aujourd'hui ne l'amortira pas avant 6 ans. Il lui semble que 10 ans c'est le minimum pour pouvoir le faire de manière réaliste et sans paupériser les taxis. Les véhicules électriques coûtent autour de 60 000 francs. Il trouve que c'est une démarche qui va à l'encontre de la survie de cette profession que l'on doit protéger et défendre.

Un député (Ve) peut imaginer amener un peu de souplesse à leur amendement mais pense que si on fixe un délai à 10 ans, rien ne se passera avant 5 ou 8 ans. Ceux qui vont disparaître seront effectivement ceux qui n'en ont pas les moyens. Cela donnera plus de travail à ceux qui restent et on aura un service de meilleure qualité et moins de pollution. Il peut faire un sous-amendement afin de passer à 6 ans et s'il y a encore des velléités, on peut ajouter une mention des véhicules hybrides ou une période d'achat allongée.

Un député (MCG) relève que les technologies évoluent rapidement. Quand il entend parler des prix, il se demande si les députés suivent l'actualité de l'industrie automobile car aujourd'hui, on peut trouver des voitures électriques pour moins de 20 000 francs. En ce qui concerne la pénurie de bornes, il rappelle qu'on parle d'une échéance de l'ordre de 5 à 6 ans et le nombre de bornes va évidemment augmenter dans le délai. Il pense qu'il faut trouver un compromis pour un délai entre 5 et 10 ans.

Un député (UDC) pense également qu'il est impératif d'inclure les voitures à hydrogène qui représentent une technologie d'avenir. Il pense que l'inconvenant des voitures électriques est le recyclage des batteries ce qui péjore leur bilan carbone.

En ce qui concerne les prix des véhicules, un député (S) conseille à la commission de consulter l'Ecomobiliste, sur site de l'ATE, où il y a un classement des véhicules et de leurs prix. Beaucoup de marques proposent des véhicules 5 places entre 25 000 et 45 000 francs ; c'est un investissement qui peut être accessible aux chauffeur-euse-s.

Un député (PLR) pense qu'il faut être pragmatique et que le délai de 5 ans est peut-être excessif. On pourrait imaginer un système dans lequel on prévoit une date butoir à 10 ans, assortie d'un mécanisme incitatif qui pourrait récompenser financièrement celles et ceux qui font l'effort de s'adapter avant, par exemple une exonération de taxe ou une réduction d'impôt. Ainsi de manière incitative et douce, on répondrait au même impératif sans tomber dans le panneau des contraintes souhaitées par les Verts.

M. Poggia invite la commission à ne pas lier ce délai avec celui du renouvellement de l'autorisation de l'AUADP car ça impliquerait des tâches de contrôle supplémentaires pour ses services alors que ce serait plutôt l'OCV qui devrait s'en assurer. Il constate que la proposition d'amendement des Verts exclut les voitures hybrides et il se demande ce qu'il se passe si l'offre de bornes de recharge n'est pas suffisante. Il pense qu'il serait possible de mettre en place un mécanisme incitatif par exemple au niveau d'une exemption totale ou partielle de la taxe.

M. Poggia ajoute qu'on pourrait fixer un délai de 10 ans pour les VTC et 10 ans maximum pour les taxis avec une incitation à 5 ans.

Un député (Ve) relève que selon les données issues de l'OCV fournies par le département, on voit qu'il y a une grande disparité et un grand renouvellement des véhicules. Aujourd'hui, le renouvellement des véhicules se fait en moyenne toutes les 2,2 années et la valeur médiane est à 1,25 année. Si on met une échéance à 10 ans, il ne va rien se passer pendant 10 ans et il pense qu'il faut agir par étape. Il propose un système d'exclusion de certains véhicules par étape en fonction de leurs valeurs d'émission. Le niveau qualitatif des véhicules en matière d'émission de CO_2 va ainsi progressivement s'améliorer. Aujourd'hui, plus de 50% des taxis à Genève sont des hybrides électrique-essence.

Le député (Ve) reconnaît qu'il s'attendait à une durée de vie des véhicules de taxis plus importante plus importante que 1.25 et 2.2 ans ; il ne connaît pas la raison de cette courte durée. Il n'y a que 4 véhicules qui ont plus de 10 ans et plus de 80% des véhicules ont moins de 3 ans.

Un député (MCG) est dérangé par les termes « ne sont plus autorisés à être immatriculés et à circuler » qui apparaissent à trois reprises dans l'amendement des Verts. Il propose d'ajouter « comme taxis ou VTC » car il

ne peut pas admettre une interdiction générale à des véhicules plus anciens de circuler. Il rappelle qu'il défend le milieu des propriétaires de voitures anciennes.

Le député (Ve) indique que sa proposition devrait englober uniquement les véhicules concernés par cette loi-là. Il serait d'accord de reformuler son amendement pour tenir compte de la remarque du député (MCG). Il précise que cet article n'est pas limité aux taxis. Il n'a pas de problème pour adapter le texte afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté.

Le député (Ve) précise que le premier palier d'exclusion de certains véhicules entrera en vigueur en 2024, le deuxième en 2027 et le troisième en 2030. Aujourd'hui, les véhicules de taxi sont changés en majorité tous les 3 ans. Du moment où ces paliers sont inscrits dans la loi, celui ou celle qui veut racheter une voiture connaît la catégorie de véhicule qu'il-elle doit viser. C'est inscrit, celui qui veut acheter un véhicule va choisir une meilleure catégorie.

M^me^ Unterlerchner demande si ces étiquettes-énergie sont des catégories stables ou si elles évoluent.

Le député (Ve) répond que les catégories sont revues chaque année. En Suisse, les importateurs qui dépassent 174 gm/CO_2/km reçoivent des pénalités et doivent payer des millions pour continuer à importer des véhicules.

M. Poggia demande, dans l'éventualité où il achète un véhicule de catégorie D et avec l'évolution de la technologie, s'il reste dans la catégorie D. Le député répond qu'il restera dans la catégorie D toute sa vie. Par contre, il ne va pas être réévalué. C'est le moment de mise en service qui fait foi.

M. Poggia comprend que dans 6 à 9 ans, il ne restera que les véhicules de catégorie A. Il demande pourquoi ne pas avoir également intégré les véhicules de catégorie B.

Le député (Ve) répond qu'aujourd'hui les véhicules de catégorie A représentent 41,6% du parc donc dans 6 ans, il lui semble facile d'arriver à la totalité. 51.8% du parc sont des véhicules hybrides, dont 417 sont classés en catégorie.

Un député (PLR) souligne que suivant le nombre de km que les taxis font par jour, ils consomment une quantité d'énergie inférieure à l'autonomie de la voiture. Il y aura un temps important d'arrêt aux bornes de rechargement. Si on veut que dans 10 ans on ait uniquement des véhicules électriques, il faudra singulièrement augmenter le nombre de bornes de recharge. Il rappelle également que l'élimination des batteries va coûter cher et causer des dommages importants.

Un député (MCG) indique qu'il a eu contacts avec des chauffeur-euse-s de taxi qui lui ont indiqué qu'ils-elles changeaient de véhicules tous les 5 à 10 ans. Il ne sait pas d'où sort ce chiffre de 2 ans, car prendre un leasing sur 2 ans fait tellement grimper la mensualité qu'il ne voit pas comment d'aussi petites structures arriveraient à absorber ce coût.

M[me] Unterlerchner indique que le département a repris et reformulé l'amendement Vert. Ce nouvel amendement inclut également la nécessité, pour l'OCV, de ne pas immatriculer des voitures qui ne correspondraient pas à ces catégories d'étiquette-énergie, mais pour cela on a un système de coordination entre la PCTN et l'OCV au niveau du règlement. Il n'y a pas lieu de faire figurer ces éléments-là dans la loi. Un autre élément important de l'amendement des Verts était de prévoir l'obligation de déposer les plaques lorsqu'une voiture ne correspondait plus à cette catégorie d'étiquette-énergie. Le département propose de modifier en ce sens l'art. 41. Si par exemple un taxi ne correspond plus à la catégorie d'énergie de l'an 2024, l'art. 41, al. 2 permettait déjà à la police de l'arrêter et de signaler l'infraction à la PCTN, qui ensuite devra suspendre cette voiture de la circulation. Pendant la suspension, c'est l'art. 41, al. 9 qui a été complété pour intégrer le dépôt des plaques.

M. Sacchetti informe la commission qu'il a pris contact avec l'OCV qui n'a pas soulevé d'objection au principe de l'amendement, si ce n'est que c'est à la PCTN de suspendre l'autorisation d'usage accru et non l'OCV qui n'a pas de compétence fédérale de retirer directement des plaques.

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 18, al. 1 bis (nouveau) : « **Afin de limiter progressivement les émissions de CO_2, les voitures utilisées doivent : a) dès le 1er juillet 2024, avoir une efficacité énergétique correspondant aux catégories étiquette-énergie A, B, C ou D ; b) dès le 1er juillet 2027, avoir une efficacité énergétique correspondant à la catégorie étiquette-énergie A ; c) dès le 1er juillet 2030, ne plus émettre de CO_2.** »

Oui :	12 (2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Non :	1 (1 PLR)
Abstentions :	1 (1 MCG)

L'amendement est accepté.

*****

Le deuxième sujet de discussion sur cet article 18, al. 5 est la question de l'aménagement des véhicules pour les rendre accessibles aux personnes en situation de handicap.

Une députée (S) rappelle que la FEGAPH a proposé un amendement en faveur de l'accessibilité des taxis pour les personnes à mobilité réduite. Elle remarque également qu'avec les incitatifs actuels, il n'y a aujourd'hui que trois véhicules équipés pour accueillir des personnes en fauteuil roulant sur l'ensemble du parc de véhicules. Elle a lu que le département serait attentif à vérifier qu'il y aurait suffisamment de véhicules mais elle demande quelles sont les propositions du Conseil d'Etat pour y parvenir étant donné que les incitatifs actuels ne semblent pas être suffisants.

M. Poggia indique que le département n'est pas favorable à ce que tous les taxis puissent recevoir des personnes avec fauteuil roulant, car il y a une multitude de handicaps qui ne nécessitent pas tous des véhicules appropriés ou pas le même type d'équipement. Il considère qu'il serait aujourd'hui exagéré et illusoire de garantir qu'une personne avec un lourd handicap nécessitant un appareillage et pour laquelle les transports publics ont été adaptés puisse bénéficier d'un véhicule de transport de personne avec la même facilité qu'une personne valide. Cela voudrait dire qu'il faut mettre en place un subventionnement de l'Etat pour faire en sorte que des véhicules puissent être disponibles et que ceux-ci seront sans clientèle une partie de la journée. Cette loi ne veut pas traiter ce sujet, parce que c'est un sujet à part entière qui pose un nombre important de problématiques qui devraient être examinées par la commission des affaires sociales. M. Stacchettit a beaucoup appris sur le transport de personnes en situation de handicap en élaborant ce PL. On parle de fauteuil roulant, mais il y a une multitude de handicaps différents et si on favorisait le fauteuil roulant, on créerait une inégalité de traitement par rapport à tous les autres handicaps, y compris psychiques. En revanche, la PCTN a l'intention d'agir pour améliorer la sensibilisation et le contrôle du niveau de formation des chauffeur-euse-s de taxi. Ils sont en discussion avec la FEGAPH pour avoir soit un module particulier PMR à l'examen, ou exiger des chauffeur-euse-s de taxi qu'ils et elles suivent des formations données par des institutions spécialisées pour être admi-e-s aux examens.

Une députée (S) propose de ne pas reprendre tel quel l'amendement proposé par la FEGAPH mais formule l'amendement suivant qui poursuit le même but :

Art. 18, al. 5 (nouveau) : « **Un an après l'entrée en vigueur de la loi, tout véhicule neuf doit être dûment équipé pour faciliter l'installation des personnes malvoyantes** » ;

Art. 18, al. 6 (nouveau) : » **Le département assure, au besoin par le biais de subventions, qu'il existe une offre suffisante de véhicules adaptés aux besoins des personnes en chaise roulante** ».

M. Stacchetti relève que ces deux amendements visent deux situations spécifiques et ils ne permettent pas de prendre en main tous les autres handicaps. Il pense qu'il est faux de vouloir régler de manière exhaustive le transport de personnes en situation de handicap dans le cadre de la LTVTC, qui vise à transporter des personnes qui peuvent se déplacer de manière autonome, malgré leur handicap.

M. Bretton explique qu'à Genève, il y a un réseau dense d'associations qui ont des véhicules adaptés pour les personnes handicapées et elles ont la possibilité d'utiliser les voies de bus. Ils ont des dénonciations de chauffeur-euse-s qui disent que les véhicules pour personnes handicapées sont à tel points peu utilisés qu'ils font du VTC à certaines heures creuses de la journée. Il pense que s'il n'y avait pas autant d'associations et de services destinés aux personnes handicapées, on pourrait parler de carence dans le domaine du transport handicap mais il lui semble que ça n'est pas le cas.

S'engage une discussion nourrie que l'on pourrait résumer ainsi :

1) Toutes et tous les commissaires s'accordent pour dire qu'il faut favoriser l'aménagement de taxis pour qu'ils puissent prendre en charge des personnes en situation de handicap afin d'améliorer leur possibilité de déplacement et leur garantir un accès à ce service de déplacement.
2) Certain-e-s commissaires considèrent que l'objectif doit être qu'à terme, l'ensemble des taxis doivent être équipés pour prendre en charge des personnes aveugles ou malvoyantes, des personnes sourdes ou malentendantes et des personnes en chaise roulante qui ne nécessite pas un accompagnement spécifique, tel que c'est le cas par exemple à Londres
3) D'autres pensent que c'est excessif et que l'on doit viser une augmentation du parc de véhicules répondant à ces critères sans pour autant que tous les véhicules soient adaptés. Les raisons évoquées sont les suivantes :
   a) Ce serait contraire à la liberté économie ;
   b) Cela engendrerait des discriminations entre les personnes dont les handicaps permettraient une prise en charge par des taxis et les autres dont le handicap ne leur permettrait pas d'être pris en charge par les taxis ;

c) Il existe un vaste réseau de transport spécialisé dans le domaine du transport handicap qui sont plus à même d'offrir ce service que les taxis ;
d) Les coûts d'aménagement ou l'achat de véhicule déjà aménagés seraient trop importants pour les chauffeur-euse. En inscrivant l'accessibilité des taxis dans la loi, cela ouvrirait un droit dont les personnes concernées pourraient se prévaloir et l'Etat aurait la responsabilité intervenir financièrement pour assurer l'accès à ce droit.

4) Par ailleurs, les commissaires ne sont pas d'accord sur les moyens à mettre en œuvre pour encourager l'aménagement de véhicule pour les rendre accessibles à des personnes en situation de handicap. Les diverses pistes évoquées sont les suivantes :
a) obligation que les véhicules soient adaptés à une certaine date avec un délai de mise en œuvre ;
b) subventions octroyées aux chauffeur-euse-s pour l'aménagement de leur véhicule ;
c) exemption totale ou partielle de la taxe annuelle d'usage accru du domaine public pour les véhicules adaptés (mais cette disposition existe déjà et ne semble pas produire beaucoup d'effet) ;
d) exemption totale ou partielle de l'imposition sur les véhicules pour les véhicules adaptés.

Plusieurs amendements ont été formulés, reformulés, sous-amendés, et retirés.

Les amendements qui ont été soumis aux voix sont les suivants :

La présidente met aux voix la proposition d'amendement du PS à l'art, 18, al. 5 (nouveau) : « **Un an après l'entrée en vigueur de la loi, tout véhicule neuf doit être dûment équipé pour faciliter l'installation des personnes malvoyantes** » :

Oui :	5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)
Non :	6 (2 PDC, 4 PLR)
Abstentions :	4 (1 Ve, 1 UDC, 2 MCG)

L'amendement est refusé.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement du PS à l'art. 18, al. 5 (nouveau) : « **Le Conseil d'Etat veille à ce qu'un nombre suffisant de voitures dédiées au transport professionnel de personnes soient adaptées aux besoins particuliers des personnes en situation de handicap, notamment les personnes en chaise roulante ou les personnes aveugles ou malvoyantes. A cette fin, il prend les mesures nécessaires afin de soutenir les démarches entreprises par les détenteurs pour adapter leur véhicule** » :

Oui : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Non : 8 (2 MCG, 2 PDC, 1 UDC, 3 PLR)
Abstentions : 1 (1 PLR)

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'art. 18 dans son ensemble, ainsi amendé :

Oui : 12 (2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Non : 1 (1 PLR)
Abstentions : 1 (1 MCG)

L'art. 18, tel qu'amendé, est accepté.

La commission s'accorde pour traiter ce sujet à travers une exonération de l'impôt sur les véhicules en toute fin de 2e débat, dans les dispositions finales et transitoires via une modification à une autre loi (Loi sur les contributions publiques).

Art. 19, titre (Obligations vis-à-vis de clients) : pas d'opposition, adopté

Art. 19, al. 1 :

Un député (PLR) demande comment le département compte évaluer la commodité d'un véhicule. M. Poggia indique qu'ils n'interviennent que sur la base d'une plainte d'un-e client-e. M. Stacchetti ajoute que des sanctions sont prévues dans ce genre de situations. Il rappelle qu'il s'agit d'une requête qui vient du milieu des taxis donc il imagine qu'ils se dénonceront parmi eux si un véhicule n'est pas en ordre. S'agissant des mesures prises par le département, M. Poggia précise qu'elles ne sont pas dommageables économiquement pour le ou la chauffeuse concernée. Il y a d'abord une

demande de mise en conformité et si la personne ne le fait pas, c'est là qu'une sanction intervient.

Art. 19, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 19, al. 2 : pas d'opposition, adopté

Art. 19, al. 3 : pas d'opposition, adopté

Art. 19, al. 4 :

Un député (MCG) indique qu'il a récemment entendu que le papier utilisé pour l'impression des quittances présentait des problématiques en raison de produits chimiques présents sur le papier. Il demande ce qu'il se passera en cas d'interdiction de ces papiers. Il demande si les quittances pourront être faites à la main. M. Poggia répond par l'affirmative. Si cela pose des problèmes techniques, on retirera l'exigence des quittances imprimées et on reviendra aux quittances illisibles qui sont délivrées aujourd'hui.

Art. 19, al. 4 : pas d'opposition, adopté

Art. 19, al. 5 :

Un député (PLR) demande si ce journal des montants encaissés mentionné dans cet alinéa peut être un journal électronique. M. Poggia le confirme et ajoute que c'est même mieux ainsi.

Art. 19, al. 5 amendé comme suit :
*« Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client **; elle peut être émise sous forme électronique**. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés.*
Adopté sans opposition.

Art. 19, al. 6 amendé comme suit :
*« Le chauffeur ou **~~l'exploitant d'une~~ l'**entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celles des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être*

haménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés.
pas d'opposition, adopté

Art. 19, al. 7 :

M. Poggia rappelle que cette disposition ne s'adresse pas aux chauffeurs à titre individuel mais aux entreprises de transport et de diffusion de courses, qui devraient essayer de recruter, le cas échéant des véhicules qui offrent ce type de services.

Un député (Ve) demande si l'on peut envisager d'indiquer « dans la mesure du possible » puis dans le règlement, préciser que les entreprises, à partir d'une certaine quantité de véhicules, doivent avoir un véhicule équipé pour les personnes en situation de handicap.

M. Poggia répond que ça pourrait être possible mais ce sont des règles qui ne pourraient être édictées qu'après consultation des milieux intéressés et difficilement de manière unilatérale. Il trouve que si on ajoute « dans la mesure du possible » tout en enlevant le terme « égal », ça donne un signe d'une volonté.

Un député (PLR) pense qu'il faudrait supprimer cette disposition. Il rappelle que l'art. 16, al. 1 de la Constitution cantonale prévoit que « l'accès des personnes handicapées aux bâtiments, installations et équipements, ainsi qu'aux prestations destinées au public, est garanti ». Il pense que cette disposition constitutionnelle peut être invoquée pour ce qu'elle est en justice et cela devrait être suffisant. La question se pose de savoir si on veut que tous les véhicules soient équipés afin d'être accessibles aux handicapés ou si on veut que l'Etat veille à ce qu'il y ait un nombre suffisant de véhicules pour répondre à la demande.

Le président demande s'il ne conviendrait pas simplement d'enlever le terme « égal ».

M. Poggia souligne que l'al. 2 donne une obligation à l'égard des personnes en situation de handicap. L'art. 25, al. 4 de la loi actuelle dit ceci : « Les entreprises de transport veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent, à moins que cela ne soit manifestement disproportionné ».

M. Alder propose l'amendement suivant : « **Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un accès adapté aux services qu'elles proposent, à moins que cela ne soit manifestement disproportionné** ».

Un député (Ve) pense que la commission se crée un problème là où il n'y en a pas. Aucun auditionné n'a remis en question cet alinéa. Il pense qu'il faut le voter en l'état et le règlement d'application concrétisera les faits, en discussion avec les milieux concernés. Il rappelle que la loi ne concerne pas seulement le monde des taxis mais aussi celui du handicap.

Le président a un problème avec le mot « égal » car il laisse entendre que tous les véhicules devraient être permutables et utilisés avec tous les types de handicaps. Le fait de dire que les entreprises doivent « assurer l'accès » signifie qu'une partie de leur flotte doit pouvoir accueillir des personnes en situation de handicap et il lui semble que cela répond au principe de proportionnalité.

Un député (EAG) souligne que ce qui est prévu est un égal accès aux services et non pas à toutes les voitures. Par conséquent, un « égal accès » indique la capacité d'une entreprise de transporter une personne en situation de handicap grâce à une voiture de leur flotte qui soit équipée. C'est l'accès qui doit être garanti par le mot « égal » et ça n'induit pas, à son sens, une obligation pour toutes les voitures d'être équipées. Il pense qu'on a intérêt à voter cette disposition car ça comprend l'obligation pour les entreprises de pouvoir offrir le service.

Le président propose l'amendement suivant à l'al. 7 : *« Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un* ~~***égal***~~ *accès aux services qu'elles proposent ».*

M. Poggia pense que le texte actuel est plus juste avec la formulation suivante : « à moins que cela ne soit manifestement disproportionné ». Il suggère d'enlever « égal » et de garder « à moins que cela ne soit manifestement disproportionné » soit : *« Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un* ~~***égal***~~ *accès aux services qu'elles proposent,* ***à moins que cela ne soit manifestement disproportionné*** *».*

Un député (PLR) trouve que cette proposition affaiblit la protection légale telle qu'elle existe aujourd'hui ce qui n'a jamais été le souhait de la commission. A son avis, il suffit d'ajouter « à moins que cela ne soit manifestement disproportionné » sans enlever le terme « égal » accès.

M. Bretton explique que la première partie du texte reprend la loi actuelle. Le terme « égal » a toute son importance par rapport à la Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées. Si d'aventure on enlevait le terme égal, on risque de rouvrir la boîte de Pandore.

Un député (Ve) pense que si on enlève le terme « égal », ça veut dire que l'accès n'est pas garanti en tout lieu et en toute heure. Si le taxi est accessible

tout simplement, il peut n'être accessible que ponctuellement et ce n'est plus un service de taxi. Il demande si cette disposition s'applique tant aux taxis qu'aux VTC.

Mme Unterlerchner répond par l'affirmative. Elle précise que ce sont les entreprises de transport ou de diffusions de courses, de taxis et de VTC qui sont soumises à cet article.

Un député (MCG) demande ce qu'il se passe s'il n'y a pas de taxis disponibles durant la nuit. Selon lui, ça veut dire qu'il faut effectivement des taxis équipés pour transporter des personnes handicapées 24h/24, y compris avec des handicaps lourds et il est en désaccord avec cela.

M. Alder rappelle que le texte parle d'un accès égal aux services et non pas aux véhicules, donc aucune obligation ne peut être tirée de cette disposition pour les entreprises de transport ou de diffusion de courses. On leur demande juste, dans la mesure du possible, de veiller à offrir un accès aux services.

Le président retire son amendement précédent et propose l'amendement suivant, qui est de reprendre le texte actuel, comme suit : *« Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent,* ***à moins que cela ne soit manifestement disproportionné*** *».*

Le président met aux voix sa proposition d'amendement à l'art. 19, al. 7 : *« Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent,* ***à moins que cela ne soit manifestement disproportionné*** *».*

Oui :	11 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 1 Ve, 1 S)
Non :	4 (2 S, 1 Ve, 1 EAG)
Abstentions :	–

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 19, al. 7 tel qu'amendé :

Oui :	11 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 1 Ve, 1 S)
Non :	3 (1 Ve, 2 S)
Abstentions :	1 (1 EAG)

L'art. 19, al. 7, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 19, al. 8 :

Un député (PLR) propose de biffer « précise les conditions du devoir général de courtoisie » parce que si un tel devoir devait exister, on ne devrait pas avoir à le préciser dans un texte législatif et encore moins dans un règlement. Il n'appartient pas à l'organe exécutif de déterminer ce qui relève de la courtoisie ou pas. C'est une notion éminemment culturelle, qui peut varier dans l'espace et dans le temps. Il trouve cela ethnocentriste de laisser au gouvernement le soin de dicter en quoi consiste le devoir général de courtoisie pour une ville internationale comme Genève. Cela va de soi et n'a pas besoin de faire l'objet d'une surenchère normative. Il demande ce qu'il se passe s'il se plaint qu'un-e chauffeur-euse ne lui a pas serré la main.

M. Poggia répond que la courtoisie c'est de devoir descendre du véhicule pour ouvrir la portière, d'ouvrir le coffre et de sortir les bagages du coffre. C'est un ensemble de règles de base qui font partie de devoirs minimaux que l'on attend d'un-e chauffeur-euse de taxi.

M. Stacchetti ajoute que c'est un terme historique. On parle de règles de politesse, d'incivilités qui ne seraient pas constitutives d'infraction. On a déjà cité ici l'exemple du chauffeur qui ne veut pas encaisser par carte de crédit et qui s'arrête à un bancomat pour que le client retire de l'argent et le paie en liquide. Dans ce cas-là, on se baserait sur cette disposition pour amender le ou la chauffeuse concernée ; d'autres comportements indélicats rentreraient aussi dans cette définition.

Un député (PDC) trouve que l'al. 8 n'est pas cohérent et qu'il faut séparer les deux premiers éléments qui y sont mentionnés. M. Poggia est d'accord et suggère de mettre un point et séparer la première phrase en deux phrases distinctes. Il ajoute que la courtoisie se définit par son opposé. C'est facile de dire ce qui n'est pas courtois mais en termes positifs, dire ce qu'est la courtoisie est effectivement compliqué.

Un député (PLR) précise que le devoir général de courtoise figure déjà à l'art. 19. Par ailleurs, il pense que dans le cas présent, on ne se situe clairement pas dans un cas de délégation législative donc le Conseil d'Etat serait tout à fait en droit de préciser ce qu'il entend par « devoir général de courtoisie », quand bien même on ne mentionne pas cette phrase dans la loi.

Un député (Ve) demande ce que cet alinéa apporte de plus par rapport aux alinéas précédents. Il se demande si cet alinéa et nécessaire pour donner une marge de manœuvre au département.

M. Poggia explique que l'art. 43 octroie une délégation de compétence générale au Conseil d'Etat. Ce sont des points sur lesquels ils auraient

souhaité que la loi soit plus précise mais considérant que ça n'a pas à figurer dans une loi, le département voulait les inscrire dans un règlement.

Un député (Ve) trouve que cet alinéa ressemble à un pense-bête pour ne pas que le département oublie de le faire figurer dans le règlement. Il aurait tendance à supprimer l'alinéa dans son entier.

Le président met aux voix l'art. 19, al. 8 :

Oui :	3 (3 S)
Non :	11 (4 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG, 2 Ve)
Abstentions :	1 (1 EAG)

L'art. 19, al. 8 est refusé.

Un député (PDC) demande si l'interdiction du tabac dans le véhicule est inscrite dans la nouvelle loi, sachant que les chauffeurs peuvent consommer du tabac lorsqu'ils utilisent leur véhicule à titre privé. M[me] Unterlerchner répond par la négative.

Un député (MCG) souligne que ce n'est pas possible d'interdire la consommation de tabac dans les véhicules précisément parce que les taxis peuvent être utilisés à titre privé.

Un député (PDC) estime que la ou le chauffeur peut s'abstenir de fumer car il sait que c'est un outil professionnel.

Un député (Ve) pense que cette problématique est réglée l'art. 19, al. 1 car l'absence de fumée ou d'odeur de fumée fait partie de la propreté du véhicule. Dans un usage professionnel, il n'a pas le droit de fumer.

M. Poggia pense qu'il est difficile de mettre cela dans la loi. Il signale qu'un client peut refuser de monter dans un taxi fumeurs ou alors, en téléphonant, il peut préciser qu'il veut commander un véhicule non-fumeurs.

Le président met aux voix l'art. 19, dans son ensemble :

Oui :	12 (1 UDC, 2 PDC, 4 PLR, 1 Ve, 1 S, 2 MCG, 1 EAG)
Non :	–
Abstentions :	3 (2 S, 1 Ve)

L'art. 19 est accepté.

Section 2, titre (Droits et obligations spécifiques aux taxis) : pas d'opposition, adopté

Art. 20, titre (Usage du domaine public) : pas d'opposition, adopté

Art. 20, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 20, al. 2 : pas d'opposition, adopté

Art. 20, al. 3 :

Un député (PLR) propose de biffer cette disposition. Il trouve que cela représente une intervention excessive de l'Etat dans le comportement tant des chauffeur-euse-s que des clients-e-s. Le fait de réglementer l'acte qui consiste à héler un taxi contribue à l'inflation normative du pays et à l'obsession de vouloir tout légiférer. Un taxi est un acteur économique comme un autre et il a le droit de gagner sa vie.

M. Poggia rappelle que le but est d'éviter d'avoir des véhicules qui rôdent sans arrêt car cela a pour conséquence de bloquer le trafic. C'est le cas aussi pour les VTC mais ils le font dans l'espoir d'être les plus proches d'un client potentiel. Il admet qu'il est difficile d'établir le dessein mais si on voit qu'un-e chauffeur-euse de taxi fait systématiquement le tour du quartier, ça ne va pas.

M. Stacchetti souligne que c'est le pendant de l'interdiction du hélage pour les VTC et un des noyaux durs de l'usage accru du domaine public qui pourrait poser un problème en termes de taxe si on supprime cette disposition de la loi. C'est une notion historique et fondamentale pour le monde des taxis.

M. Poggia rappelle qu'on peut héler un taxi mais pas un VTC.

Un député (PLR) relève qu'on peut héler un VTC avec l'application.

Un député (EAG) pense que ce serait une erreur de supprimer cette disposition qui consacre un fonctionnement collectif des taxis accepté par les personnes auditionnées, à savoir que les taxis attendent dans un ordre compris et accepté entre eux. Entre deux déplacements ils et elles peuvent se faire héler. Il pense que ça permet d'éviter une anarchie et une compétition que les auditionnés souhaitent éviter. Il estime que le fait de supprimer cette disposition n'entraînerait que de la confusion.

Un député (S) rappelle que le fait de pouvoir être hélé est l'une des principales différences entre les taxis et VTC. Il est donc essentiel de

maintenir cette disposition. Si des dizaines de taxis se mettent à tourner dans le but de chercher des client-e-s, ça poserait des problèmes de pollution et de fluidité du trafic.

(et c'est là que nous touchons au cœur du débat, une proposition fondamentale pour l'avenir de la République… N.D.L.R)

Un député pense qu'au lieu du terme « héler » nous devions utiliser le terme « technique » approprié à savoir que « la maraude est interdite ». En effet, dans le dictionnaire, le terme marauder pour des taxis signifie précisément circuler dans le dessein de rechercher des client-e-s.

Un député (PLR) pense qu'on a des problèmes de riches dans ce pays et il trouve pathétique d'inscrire dans la loi le fait qu'on n'ait pas le droit de héler un VTC. Il est persuadé que la distinction entre taxis et VTC a vécu et qu'une plus grande liberté doit être offerte aux usager-ère-s du canton.

Le président met aux voix l'art. 20, al. 3 :

Oui : 9 (1 PLR, 2 PDC, 3 S, 1 EAG, 2 Ve)
Non : 4 (3 PLR, 1 UDC)
Abstentions : 2 (2 MCG)

L'art. 20, al. 3 est accepté.

Art. 20, al. 4 : pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix l'art. 20, dans son ensemble :

Oui : 13 (2 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG, 3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : 2 (2 PLR)

L'art. 20 est accepté.

Art. 21, titre (Obligations relatives aux voitures) : pas d'opposition, adopté

Art. 21, al. 1, phrase introductive :

Une députée (S) demande ce qu'on entend par un « dispositif alternatif reconnu pour calculer le prix des courses ». M[me] Unterlerchner répond que cette notion apparaît à l'art. 22, al. 3 et à l'art. 23, al. 2. M. Bretton ajoute que le système du compteur horokilométrique est cher. Aujourd'hui avec des

applications offrent un système simplifié. On a prévu dans la loi cette disposition pour anticiper la possibilité de remplacer le compteur par quelque chose de moins cher, de plus fiable et lié à la technologie. M. Bretton précise la méthode de calcul du prix des courses resterait le même, seul le support changerait.

Mme Unterlerchner rend la commission attentive au fait que la phrase introductive l'art. 21, al. 1 n'est pas libellée sous forme d'obligation. Elle propose la correction suivante : *« Tout taxi en service* ~~*est*~~ ***doit être*** *muni en permanence d'un équipement composé : ».*

Le département précise que ces dispositifs peuvent tout aussi bien faire l'objet de suivi et de contrôle que les dispositifs actuels.

Un député (S) interpelle le département sur la remarque de l'UTG qui se plaint que l'autocollant colle mal ou qu'il abîme la carrosserie. M. Poggia explique que si on met ces plaques magnétiques sur une voiture sale, ça peut rayer. Il a dit aux chauffeur-euse-s que s'ils ou elles avaient des moyens techniques autres, ils-elles pouvaient venir avec des propositions. Il faut simplement quelque chose de fiable et de reconnaissable.

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 21, al. 1, phase introductive : *« Tout taxi en service* ***doit être*** *muni en permanence d'un équipement composé »* :

Oui :	14 (3 PLR, 2 PDC, 3 S, 2 Ve, 1 EAG, 2 MCG, 1 UDC)
Non :	–
Abstentions :	1 (1 PLR)

L'amendement est accepté.

L'art. 21, al. 1, lettre a amendé comme suit :
« a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif ***alternatif*** *reconnu pour calculer le prix des courses »*
Adopté sans opposition.

Art. 21, al. 1, lettre b, accepté sans opposition.

Art. 21, al. 1, lettre c, accepté sans opposition.

président met aux voix l'art. 21, al. 1 dans son ensemble :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 3 S, 2 Ve, 1 EAG, 2 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 21, al. 1 est accepté.

Art. 21, al. 2 : pas d'opposition, adopté

Art. 22, titre (prix des courses) : pas d'opposition, adopté

Art. 22, al. 1 :

S'agissant des prix forfaitaires prévus à la lettre b, une députée (S) demande ce qu'il se passe si une route est fermée et que le ou la chauffeuse doit faire un détour.

M. Poggia répond que c'est un imprévu que la ou le chauffeur doit prendre à sa charge. Si les parties ont choisi le tarif selon le compteur horokilométrique, cette déviation va prolonger la route et ce sera facturé au ou à la cliente, y compris quand il y a un bouchon.

Un député (Ve) pense qu'il faut intégrer dans la lettre a « ou un dispositif alternatif reconnu ». Il propose donc l'amendement suivant : « **par le compteur horokilométrique ou un dispositif alternatif reconnu, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny** ». Il pense que la fin de l'al. 3 n'est pas au bon endroit et devrait être à l'art. 21, sur les obligations relatives aux voitures. En effet, cet alinéa ne concerne pas les prix des courses.

Une députée (PLR) pense que le « dispositif alternatif reconnu » doit aussi être ajouté à l'art. 22, al. 2.

Le président met aux voix la proposition d'amendement des Verts à l'art. 22, al. 1 lettre a : *« par le compteur horokilométrique **ou un dispositif alternatif reconnu**, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny »* :

Oui :	14 (3 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG, 3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Non :	–
Abstentions :	–

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 22, al. 1 ainsi amendé :

Oui :	14 (3 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG, 3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Non :	–
Abstentions :	–

L'art. 22, al. 1 tel qu'amendé, est accepté.

Art. 22, al. 2 :

Un député (Ve) est emprunté face à la disposition selon laquelle, même en cas de tarification au forfait, le client paie le prix du compteur horokilométrique si celui-ci est inférieur au prix du forfait.

M. Poggia rappelle que le client n'est pas toujours de Genève et qu'il risquerait de se faire avoir. M. Poggia précise que c'est un forfait pour le chauffeur de taxi mais il n'engage pas le ou la cliente si la course normale peut être moins chère. C'est pour éviter que l'on profite de la méconnaissance des lieux par un-e client-e.

Le président de séance demande alors quel est l'intérêt pour le taxi. M. Poggia répond que c'est intéressant car le but est d'inciter les client-e-s à prendre le taxi. Connaître le prix maximal à l'avance est rassurant pour le ou la cliente. M. Stacchetti précise que le but est de mettre un terme à l'idée que les taxis genevois sont chers et c'est favorable au niveau du marketing.

Un député (MCG) indique que ça le heurte également d'entendre qu'en dépit d'un forfait, celui-ci peut être révisé à la baisse en cours de route. Il pense qu'il s'agit d'un contrat entre deux parties qui décident d'un prix fixe. Il estime qu'il faut protéger tout le monde.

Une députée (S) demande comment le client peut savoir qu'il a le choix entre plusieurs modèles de tarification.

M. Bretton explique qu'il a été prévu de négocier avec les milieux professionnels et l'aéroport. Le forfait sera indiqué sur un panneau bien visible des client-e-s.

Le président de séance met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 22, al. 2 : *« Le prix de la course fixé selon l'alinéa 1, lettre b ou c, ne peut excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique* ***ou un dispositif alternatif reconnu.*** *Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course »* :

Oui : 12 (1 UDC, 3 PLR, 1 PDC, 3 S, 2 MCG, 1 EAG, 1 Ve)
Non : –
Abstentions : 2 (1 PDC, 1 Ve)

L'amendement est accepté.

Le président de séance met aux voix l'art. 22, al. 2 dans son ensemble :

Oui : 12 (3 PLR, 2 PDC, 3 S, 1 EAG, 2 MCG, 1 Ve)
Non : –
Abstentions : 1 (1 Ve)

L'art. 22, al. 2 est accepté.

Art. 22, al. 3 :

Un député (Ve) rappelle que cet al. 3 devait disparaître. Il se souvient que la 1re partie de l'article remontait dans le texte et que la 2e partie devait être déplacée à l'art. 21. Cette modification devra être faite au 3e débat. Il propose de refuser l'alinéa et que le département revienne au 3e débat avec le correctif adéquat.

Le président met aux voix l'art. 22, al. 3 :

Oui : –
Non : Unanimité
Abstentions : –

L'art. 22, al. 3 est refusé.

Le président signale qu'en raison de ce vote, l'art. 22, al. 4 devient l'art. 22, al. 3 (nouveau).

Art. 22, al. 3 (nouveau) :

M. Bretton rappelle à la commission qu'il s'agit d'offrir la possibilité de forfaits de courses depuis l'aéroport jusqu'au centre-ville et vice versa, ainsi que d'autres trajets prédéfinis. Si cet article est accepté, il s'agira d'étudier, avec les milieux intéressés, les courses les plus fréquentes et de fixer ces forfaits.

Le président met aux voix l'art. 22, al. 3 (nouveau) :

Oui : Unanimité
Non : –
Abstentions : –

L'art. 22, al. 3 (nouveau) est accepté.

Le président met aux voix l'art. 22, ainsi amendé :

Oui : Unanimité
Non : –
Abstentions : –

L'art. 22, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 23, titre (Obligations vis-à-vis des clients) : pas d'opposition, adopté.

Art. 23, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 23, al. 2 amendé comme suit :
*« le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celles-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettre a, b cou c, **de la présente loi** ».*
Adopté sans opposition.

Art. 23, al. 3 :

Un député (Ve) aimerait savoir ce qu'on entend par « l'itinéraire le plus avantageux ». Il demande si on parle de prix ou de temps de déplacement.

M. Poggia répond qu'en principe, quand une course est plus rapide, elle est moins chère.

Le député (Ve) précise que ce n'est pas toujours le cas, par exemple pour l'autoroute de contournement.

M. Bretton indique que ce terme fait référence à la question du temps et du coût. Il rappelle que lorsqu'un taxi est coincé dans les bouchons, le coût est de 60 francs par heure.

Le président met aux voix la proposition d'amendement PDC à l'art. 23, al. 3 : *« Les courses doivent* ~~*en outre*~~ *être effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client »* :

Oui : 11 (3 PLR, 1 UDC, 2 PDC, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG)
Non : 2 (2 S)
Abstentions : 1 (1 S)

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 23, al. 3 ainsi amendé :

Oui : 12 (4 PLR, 1 UDC, 2 PDC, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG)
Non : 3 (3 S)
Abstentions : –

L'art. 23, al. 3 tel qu'amendé, est accepté.

Le président met aux voix l'art. 23 dans son ensemble :

Oui : 12 (4 PLR, 1 UDC, 2 PDC, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : 3 (3 S)

L'art. 23 est accepté.

Section 3, titre (Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur) : pas d'opposition, adopté

Art. 24, titre (usage du domaine public) : pas d'opposition adopté

Art. 24, al. 1 :

Le département propose l'amendement suivant :
[1] Les voitures de transport avec chauffeur ne disposent d'aucun d'un droit d'usage accru du domaine public. ~~**Elles ne peuvent ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette attente, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont**~~ **Elles ne peuvent être** hélées par un client.

M[me] Unterlerchner précise que suite à l'audition de Lymo, le département propose de modifier l'al. 1 de l'article 24. Cette proposition d'amendement revient à supprimer l'interdiction faite au VTC de stationner sur le domaine public. S'agissant de l'interdiction de circuler dans l'attente d'une course, une disposition équivalente existe dans la section relative aux taxis qui ont l'usage accru du domaine public. Si les taxis ne peuvent pas circuler en attente d'un client, a fortiori les VTC le peuvent encore moins.

Plusieurs député-e-s pensent qu'il faudrait garder la mention que les VTC ne peuvent pas circuler dans l'attente de recevoir une course.

Un député (EAG) en revanche pense que dans la mesure où ils ne peuvent pas être hélés, ils ne peuvent nécessairement pas circuler dans le but d'être hélés.

Un député (PLR) pense que la loi s'applique aux chauffeur-euse-s, or, si on indique « elles ne peuvent être hélées par des clients », cela s'applique aux client-e-s. Il trouve que la version initiale de la loi était plus claire car on ne peut pas empêcher un-e client-e de héler une voiture.

Le président comprend que le fait de stationner sur le domaine public doit être autorisé mais la suite de l'alinéa doit être maintenue. Il demande à la commission si le texte voulu est le suivant : « elles ne peuvent circuler dans l'attente de recevoir une course ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client ».

Un député (PLR) trouve hallucinant de mettre dans la loi l'interdiction de faire un simple geste. Il se demande s'il pourrait être amendé s'il hèle un VTC. Il se demande ce que ça peut faire qu'un VTC réponde au hélage d'un-e client-e. Il propose formellement qu'on biffe cette dernière phrase qui n'apporte rien.

M. Poggia explique que si on crée des stations de taxi payantes via la taxe annuelle, ce n'est pas pour laisser les chauffeur-euse-s VTC avoir davantage de stationnements sans payer un sou. Le but de cet article est d'empêcher les VTC de stationner sur la voie publique en attendant une course. Le cœur du

conflit entre les taxis et VTC c'est que les taxis voient une concurrence déloyale dans l'activité des VTC. Les taxis ont l'usage accru du domaine public et ils paient pour cela. Il faut veiller à ce que personne n'empiète sur le domaine de l'autre au risque de susciter une nouvelle guerre du transport de personnes. Si on demande aux taxis des prestations financières en échange d'un droit, il faut pouvoir leur garantir l'exclusivité de ce droit.

Un député (PLR) propose l'amendement suivant à la deuxième phrase : « **elles ne peuvent donner suite à une sollicitation lorsqu'elles sont hélées par des clients** ». En effet, l'interdiction telle qu'elle est formulée s'adresse aux clients, ce qui est absurde.

M. Poggia est d'accord mais pense que l'interdiction de stationner sur le domaine public ainsi que le fait de circuler dans l'attente d'une course doivent demeurer dans cette disposition.

Le président propose la proposition d'amendement suivante : « **elles ne peuvent ni circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client** ».

Le président met aux voix sa proposition d'amendement à l'art. 24, al. 1 : *« Les voitures de transport avec chauffeur ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public ;* ~~***elles ne peuvent ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette attente, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client***~~ ***elles ne peuvent ni circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client*** **»**. :

Oui :	13 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 MCG, 1 EAG)
Non :	–
Abstentions :	1 (1 MCG)

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 24, al. 1 ainsi amendé :

Oui : 13 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 MCG, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : 1 (1 MCG)

L'art. 24, al. 1 tel qu'amendé est accepté.

Art. 24, al. 2 : pas d'opposition, adopté

Art. 24, al. 3 :

Certain-e-s commissaires considère que cette disposition qui permet au Conseil d'Etat d'imposer un délai d'attente entre la commande de la course de VTC et la prise en charge du client détériore « artificiellement » la qualité de l'offre pour les usager-ère-s qui ont besoin d'un véhicule rapidement.

M. Poggia indique que le Conseil d'Etat n'entend pas imposer un délai d'attente aussi long qu'à Barcelone par exemple (25 minutes) mais le but de cet alinéa est d'éviter qu'à certains endroits, par exemple à la gare, la commande électronique ne soit qu'un moyen détourné pour déguiser le hélage par un-e client-e. Si on se rend compte que les moyens électroniques, qui évoluent vite, permettent de déguiser le hélage physique par un appel électronique, il s'agit de permettre au Conseil d'Etat de mettre un garde-fou.

Le président met aux voix l'art. 24, al. 3 :

Oui : 7 (1 UDC, 3 S, 2 MCG, 1 EAG)
Non : 7 (4 PLR, 2 PDC, 1 Ve)
Abstentions : 1 (1 Ve)

L'art. 24, al. 3 est refusé.

Le président met aux voix l'art. 24 dans son ensemble :

Oui : 8 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve)
Non : 4 (3 S, 1 EAG)
Abstentions : 3 (1 UDC, 2 MCG)

L'art. 24 est accepté.

Art. 25, titre (Obligations relatives aux voitures) : pas d'opposition, adopté

Art. 25 : pas d'opposition, adopté

Art. 26, titre (prix de courses) : pas d'opposition, adopté

Art. 26 :

Le président met aux voix l'art. 26, tel qu'amendé par le département :
Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés librement et par entente entre le client et ~~***l'exploitant d'une***~~ *l'entreprise de transport. L'accord sur le prix* ***maximal*** *doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.*

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 26, tel qu'amendé, est accepté.

Le président met aux voix l'art. 26, dans son ensemble :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 26 est accepté.

Section 4, titre (Droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport) : pas d'opposition, adopté

Art. 27, titre (Obligations générale) : pas d'opposition, adopté

Art. 27, al. 1 :

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 27, al. 1 :
Il est interdit ~~***à l'exploitant d'une***~~ ***à l'****entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi*

et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.

Oui : 14 (4 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : 1 (1 Ve)

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 27, al. 1 tel qu'amendé :
h
Oui : 14 (4 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : 1 (1 Ve)
Abstentions : –

L'art. 27, al. 1 tel qu'amendé, est accepté.

Art. 27, al. 2 :

Suite à la demande d'un député (MCG) le département amène des clarifications sur les permis de conduire, les équivalences et la carte professionnelle.

1. Il faut un permis B121 pour avoir la carte professionnelle.
2. Pour se présenter aux examens et obtenir sa carte professionnelle, un-e chauffeur-euse doit produire son permis original.
3. Les chauffeur-euse-s confédéré-e-s doivent avoir le permis B121.
4. Les chauffeur-e-s étranger-ère-s qui ont une activité à Genève doit passer par le SEFRI qui a pour but de contrôler l'équivalence des connaissances professionnelles.
5. Tous les chauffeur-euse-s de taxi peuvent convertir un permis international en permis suisse.

Le président met aux voix l'art. 27, al. 2 tel qu'amendé par le département :
*Tout**e** **entreprise** ~~**exploitant**~~ doit s'assurer que les **taxis** utilisés, **respectivement les voitures de transport avec chauffeur utilisées ou mises à disposition** dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution.*

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 27, al. 2 tel qu'amendé, est accepté.

Le président met aux voix l'art. 27, al. 3 tel qu'amendé par le département :
*L'**entreprise** ~~**exploitant**~~ offrant des services de transport doit en outre s'assurer**~~, en sa qualité de dirigeant effectif~~**, que **~~ses~~** **les** chauffeurs **qu'elle occupe** respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution.*

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 27, al. 3 tel qu'amendé, est accepté.

Le président met aux voix l'art. 27, al. 4 :

Oui : –
Non : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Abstentions : –

L'art. 27, al. 4 est refusé.

Le président met aux voix l'art. 27, al. 5 :

Oui : –
Non : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Abstentions : –

L'art. 27, al. 5 est refusé.

Le président met aux voix l'art. 27, al. 6 :

Oui : –
Non : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Abstentions : –

L'art. 27, al. 6 est refusé.

Le président met aux voix l'art. 27, dans son ensemble :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 27 est accepté.

Art. 28, titre (Obligations vis-à-vis du personnel) : pas d'opposition, adopté

Art. 28, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 28, al. 2 : pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix l'art. 28, dans son ensemble :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 28 est accepté.

Art. 29, titre (Tenue d'un registre) : pas d'opposition, adopté

Art. 29, al. 1, phrase introductive et lettre a :

Un député (S) déclare qu'une entreprise de transport emploie ses chauffeur-euse-s. Il demande pourquoi il est indiqué que l'entreprise de transport « occupe » et pas qu'elle « emploie ». Il propose l'amendement suivant à la lettre a qui intègre la proposition d'amendement du département : *« aux chauffeurs* ***de taxi qu'elle*** ~~***occupe***~~ ***emploie, respectivement les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur qu'elle*** ~~***occupe***~~ ***emploie*** *ou auxquels* ~~***il***~~ ***elle*** *met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes ».*

Le président met aux voix la proposition d'amendement PS à l'art. 29, al. 1, phrase introductive et lettre a : « Toute ~~exploitant d'une~~ entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives : a) aux chauffeurs **de taxi qu'elle** ~~**occupe**~~ **emploie, respectivement les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur qu'elle** ~~**occupe**~~ **emploie** ou

auxquels **elle** ~~il~~ met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes » :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Art. 29, al. 1, lettre b, tel qu'amendé par le département :
*Aux **taxis, respectivement aux voitures de transport avec chauffeur qu'elle** utilise pour offrir sa présentation.*
Pas d'opposition, adopté

Art. 29, al. 1, lettre c (nouvelle, lettre c et d deviennent d et e), tel qu'amendé par le département :
Aux voitures de transport avec chauffeur qu'il met à disposition d'entreprises ou de chauffeurs ;
Pas d'opposition, adopté

Art. 29, al. 1, lettre d tel qu'amendé par le département :
*Aux entreprises de diffusion de course et aux entreprises de transport avec lesquels **elle** collabore ;*
Pas d'opposition, adopté

Art. 29, al. 1, lettre e tel qu'amendé par le département :
*Aux indications figurant sur les quittances, **si elle** offre des services de transport.*
Pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix l'art. 29, al. 1, ainsi amendé :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 29, al. 1 tel qu'amendé, est accepté.

Art. 29, al. 2 :

Un député (S) trouve que le fait de parler de registre est vieillot. Quand on aura la possibilité de géolocaliser les déplacements, il demande si ça ne serait pas un moyen de contrôle supplémentaire pour le département et s'il ne faudrait pas inclure que « le département peut exiger que l'exploitant lui donne accès à la géolocalisation des voitures qu'elle utilise, aussi bien en temps réel que durant le mois écoulé ».

Le président rappelle que le DSES a donné suite à cette demande à l'art. 37, al. 4 (nouveau).

Art. 29, al. 2 amendé comme suit :
*« **Elle** doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, **elle** peut être tenu**e** de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives.*
Adopté sans opposition.

Art. 29, al. 3 : pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix l'art. 29 ainsi amendé dans son ensemble :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 29, tel qu'amendé, est accepté.

Section 5, titre (Droits et obligations spécifiques aux entreprises de diffusion de courses) : pas d'opposition, adopté

Art. 30, titre (Obligations générales) : pas d'opposition, adopté

Art. 30, al. 1 amendé comme suit :
« Il est interdit à ~~***l'exploitant d'***~~*une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites ».*
Adopté sans opposition.

Art. 30, al. 2 : pas d'opposition, adopté

Art. 30, al. 3 :

Le président demande comment s'organise la coordination entre les diffuseurs de courses pour assurer la disponibilité des taxis sur tout le territoire tel que prévu dans cet article.

M. Poggia indique que pour l'instant, le Conseil d'Etat n'envisage pas d'intervenir pour cette coordination car elle fonctionne. S'il s'avérait que les entreprises de diffusion de courses de taxi n'étaient pas capables de garantir ce service à la population, le Conseil d'Etat interviendra pour imposer des quotas minimaux afin de répondre aux besoins de la population. A l'heure actuelle, le marché fonctionne et les taxis sont friands d'utiliser les niches horaires qui ne sont pas utilisées par leurs collègues.

M. Stacchetti ajoute qu'au-delà du dispositif légal de contrôle, le département a des contacts réguliers avec les diffuseurs de courses et associations qui permettent d'influencer ces paramètres. Avant de prendre des mesures, le département discuterait avec les personnes concernées.

M. Poggia propose l'amendement suivant à l'art. 30, al. 3 : *« Les entreprises de diffusion de courses de taxi contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département* ~~***fixe***~~ ***peut fixer*** *les modalités de coordination nécessaires ».*

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 30, al. 3 : « *Les entreprises de diffusion de courses de taxi contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département* ~~***fixe***~~ ***peut fixer*** *les modalités de coordination nécessaires* » :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 30, al. 3, ainsi amendé :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 30, al. 3 tel qu'amendé, est accepté.

Le président met aux voix l'art. 30 ainsi amendé dans son ensemble :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 30, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 31, titre (Obligations vis-à-vis du personnel) : pas d'opposition, adopté
Art. 31, al. 1 :

Le département précise que cette disposition concerne principalement le personnel administratif des diffuseurs de course. Il existe une CCT obligatoire dans ce domaine et le personnel temporaire y est également soumis.

Art. 31, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 31, al. 2 : pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix l'art. 31 dans son ensemble :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 31 est accepté.

Art. 32, titre (Tenue d'un registre) : pas d'opposition, adopté

Art. 32, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 32, al. 2 : pas d'opposition, adopté

Art. 32, al. 3 :

Suite à une interrogation d'un député (Ve), quant à la pertinence de cette disposition, le département répond que pour des raisons de contrôle, il est important d'avoir ces informations, ne serait-ce que pour vérifier le statut des entreprises et des chauffeur-euse-s. En termes d'assurances sociales, ça permet de vérifier que ces personnes soient bien annoncées comme indépendantes. Il y a des caisses cantonales de compensation qui demandent les registres d'une entreprise pour procéder à ces contrôles.

Art. 32, al. 3 : pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix l'art. 32 dans son ensemble :

Oui : 15 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 32 est accepté.

Chapitre IV, titre (Aéroport international de Genève) : pas d'opposition, adopté

Art. 33, titre (Prescriptions autonomes) : pas d'opposition, adopté.

Art. 33, al. 1 :

Un député (PLR) demande si on ne devrait pas prévoir un mécanisme pour inciter les passager-ère-s qui arrivent à l'aéroport de Genève à se déplacer de Cointrin à Cornavin en transports publics (train) et d'avoir recours aux taxis depuis Cornavin.

M[me] Unterlerchner répond que c'est déjà le cas grâce aux titres de transport gratuits offerts à l'arrivée à Cointrin.

M. Poggia souligne que les taxis considèrent déjà cette offre comme une concurrence déloyale. Il estime que renforcer la publicité pour rabattre les passager-ère-s sur le train serait pousser à la révolution du côté des taxis. Il appartient aux consommateur-trice-s de se renseigner pour prendre les transports publics. On ne pousse pas les client-e-s vers les taxis mais on ne peut pas dire aux gens qu'il est meilleur marché de prendre le train plutôt que le taxi.

M. Bretton indique que cet article reprend la loi actuelle sauf qu'ils ont demandé que le Conseil d'Etat garde la main pour vérifier et approuver le règlement d'application à l'al. 4. Aujourd'hui une taxe de 1,50 franc est prélevée pour chaque passager-ère. Ce montant permet de financer trois agent-e-s de sécurité privé-e-s pour contrôler le bon flux des passager-ère-s et éviter des situations de conflit entre les chauffeur-euse-s.

Art. 33, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 33, al. 2 :

Amendement du département à la lettre e :
Fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public, ***stationne hors de la zone de prise en charge****, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.*
Adopté sans opposition.

Art. 33, al. 2 tel qu'amandé : pas d'opposition, adopté

Art. 33, al. 3 :

Amendement du département à la lettre b :
Fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance, ***notamment pour contrôler que la prise en charge de clients n'intervient que sur réservation ou commande préalable*** *;*
Adopté sans opposition.

Amendement du département à la lettre f :
Fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public ***ou stationne hors de la zone de prise en charge.***
Adopté sans opposition.

Art. 33, al. 3 tel qu'amendé : adopté sans opposition

Art. 33, al. 4 : pas d'opposition, adopté

Art. 33, al. 5 :

Un député (Ve) demande s'il y a des possibilités de recours pour un-e chauffeur-euse qui aurait été sanctionné par l'aéroport.

M. Stacchetti précise que c'est la chambre administrative de la Cour de justice qui est compétente pour traiter des recours.

Amendement du département à l'alinéa 5 :
*Les décisions rendues par l'Aéroport international de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41****de la présente loi****.*
Adopté sans opposition.

Art. 33, al. 5 tel qu'amandé : adopté sans opposition.

Le président met aux voix l'art. 33 ainsi amendé dans son ensemble :

Oui :	14 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 2 S, 1 EAG, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	–
Abstentions :	–

L'art. 33, tel qu'amendé, est accepté.

Chapitre V, titre (Milieux professionnels) :

Le département propose un amendement au titre de ce chapitre :
*« Milieux professionnels **et usagers** ».*
Adopté sans oppositions

Art. 34, titre (Consultation et participation des milieux).

Le département présente un amendement au titre de cet article :
*« Consultation ~~**et participation des milieux**~~ »*

La présidente met aux voix l'amendement au titre de l'article 34 : *Consultation ~~**et participation des milieux**~~*

Oui : 11 (2 Ve, 2 PLR, 2 PDC, 1 EAG, 2 S, 1 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement au titre de l'article 34 est accepté.

La présidente met aux voix le titre de l'art. 34, tel qu'amendé :

Oui : 12 (1 UDC, 3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 1 EAG, 2 S, 1 MCG)
Non : –
Abstentions : –

Le titre de l'art. 34, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 34, al. 1 :

Un député (MCG) pense qu'il faut éviter d'énumérer les groupements à consulter car on risque d'en exclure si on omet de les mentionner explicitement. Il propose de modifier la fin de la phrase de la lettre b ainsi : « **les usagers, notamment les groupements représentant les besoins particuliers de clients** ».

Un député (Ve) constate qu'on parle des usager-ère-s puis de groupements. Il demande si on veut réellement que tous les usager-ère-s fassent partie de la consultation ou si on veut que ce soit les groupements représentatifs qui le fassent. Il propose l'amendement suivant à la lettre b :

« **les groupements d'usagers, représentant notamment les besoins particuliers de clients** ».

Le député (MCG) se rallie à la proposition verte.

Un député (PLR) propose l'amendement suivant à l'al. 1, qui prend en compte la phrase introductive et la lettre b telle qu'amendée par la proposition des Verts, comme suit : *« Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire~~, les représentants désignés par~~ **: a)** les milieux professionnels **représentant les chauffeurs et entreprises** visés à l'article 2, alinéa 1 **de la présente loi ; b) les groupements d'usagers représentant notamment les besoins particuliers de clients** ».*

La présidente met aux voix la proposition d'amendement PLR à l'art. 34, al. 1, phrase introductive et lettre a : *« Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire~~, les représentants désignés par~~ **: a)** les milieux professionnels **représentant les chauffeurs et entreprises** visés à l'article 2, alinéa 1 **de la présente loi ; »***

Oui : 14 (2 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 1 EAG, 3 S, 2 MCG, 2 PDC)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement des Vers à l'art. 34, al. 1, lettre b : *« **les groupements d'usagers représentant notamment les besoins particuliers de clients** »* :

Oui : 13 (2 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 1 EAG, 2 S, 2 MCG, 2 PDC)
Non : 1 (1 S)
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 34, al. 1 tel qu'amendé :

Oui : 13 (2 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 1 EAG, 2 S, 2 MCG, 2 PDC)
Non : –
Abstentions : 1 (1 S)

L'art. 34, al. 1, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 34, al. 2 :

Un député (Ve) demande s'il s'agit de formuler des propositions en tout temps ou uniquement lors de la consultation.

Mme Unterlerchner répond que ce n'est pas précisé mais que dans l'idée, c'est en tout temps.

La présidente met aux voix l'art. 34, al. 2 amendé comme suit :
*« ~~**Ces derniers**~~ Les **représentants** peuvent également formuler des propositions à ~~**son**~~ **l'**attention **du département** ».*

Oui : 14 (2 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 2 PDC, 2 MCG, 3 S, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 34, al. 2 est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 34, tel qu'amendé :

Oui : 13 (2 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 1 EAG, 2 S, 2 MCG, 2 PDC)
Non : –
Abstentions : 1 (1 S)

L'art. 34, tel qu'amendé, est accepté.

Chapitre VI, titre (Emoluments et taxe annuelle) : pas d'opposition, adopté.

Art. 35, titre (Emoluments) : pas d'opposition, adopté

Art. 35 :

Un député (PLR) demande si les émoluments de contrôle existent déjà à l'heure actuelle et à combien ils s'élèvent.

Le département indique que ces émoluments existent déjà et que leurs montants dépendent du travail de contrôle et sont proportionnels aux frais administratifs. Il est précisé qu'il s'agit de contrôles causés par le comportement inadéquat d'un-e chauffeur-euse et pas de contrôles d'office.

Art. 35 : pas d'opposition, adopté

Art. 36, titre (taxe annuelle) : pas d'opposition, adopté.

Art. 36, al. 1 :

Un député (PLR) demande s'il est usuel que le montant de la taxe soit inscrit dans la loi.

M[me] Unterlerchner indique que c'est usuel d'avoir des montants maximaux dans la loi. Le règlement prévoit que la taxe est de 1400 francs.

Amendement du département à l'alinéa 1 :

En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une autorisation au sens de l'article 13 ***de la présente loi*** *paie une taxe annuelle de 1 400 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'autorisation d'usage accru du domaine public, sous réserve de révocation, retrait ou caducité de l'autorisation.*

L'amendement est accepté sans opposition.

La présidente met aux voix l'art. 36 tel qu'amendé :

Oui :	12 (2 Ve, 4 PLR, 1 UDC, 2 PDC, 3 S)
Non :	–
Abstentions :	2 (2 MCG)

L'art. 36, tel qu'amendé, est accepté.

Chapitre VII, titre (Contrôle) : pas d'opposition, adopté

Art. 37, titre (Obligation de collaborer) : pas d'opposition, adopté

Art. 37, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 37, al. 2 :

Un député (PLR) trouve que cette disposition est teintée de suspicion. Le principe de proportionnalité est essentiel dans un Etat de droit et il trouve que l'al. 1 de cet article 37 suffit amplement et on pourrait biffer l'al. 2. Les al. 2, 3 et 4 semblent relever davantage du droit pénal que du droit administratif. L'important est que l'Etat puisse combattre les abus mais sans forcément mettre les chauffeur-euse-s et les entreprises dans une position juridiquement défavorable par rapport à d'autres secteurs économiques.

La présidente met aux voix la proposition du PLR de supprimer l'art. 37, al. 2 :

Oui :	6 (3 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non :	7 (2 Ve, 1 PLR, 3 S, 1 EAG)
Abstentions :	2 (2 PDC)

L'art. 37, al. 2, est maintenu.

Art. 37, al. 3 :

Un député (PLR) relève que l'al. 3 prévoit un accès aux locaux pour le département. Il a le sentiment que des shérifs ou le ministère public peuvent débarquer et il se demande comment une telle intrusion dans la vie d'une entreprise s'inscrirait.

M. Poggia répond qu'il est habituel que des lois donnent des possibilités à l'autorité de demander des renseignements, notamment en matière d'AVS, où pour une caisse de compensation, de s'assurer que l'entreprise respecte les devoirs qui sont les siens. Cet article ne permet pas uniquement à l'autorité de s'enquérir du respect de la loi auprès d'une entreprise mais également d'aller contrôler elle-même du bon respect de la loi. Cette disposition respecte les règles du droit administratif général et du droit d'être entendu.

Un député (PLR) comprend l'importance des contrôles sur place dans le cadre de contrôle d'hygiène dans un restaurant par exemple mais ne comprend pas le sens de ces contrôles sur place dans le cadre des activités de transport de personnes.

M. Stacchetti explique que les inspecteur-trice-s de la PCTN peuvent avoir un intérêt à contrôler des véhicules ou les cartes grises de ceux-ci par exemple. L'objectif n'est certainement pas de jouer aux shérifs. Il s'agit d'une base légale assez classique dans une loi qui régit le commerce. On a 11 000 commerces dans le Canton dans lesquels la PCTN opère des inspections et le but n'est pas de débarquer de manière intempestive. Dans tous les cas, l'entreprise peut s'opposer et se défendre.

M. Poggia ajoute que ces contrôles peuvent concerner toutes les obligations admises dans cette loi, notamment celle de tenir un registre des chauffeur-euse-s. En effet, une entreprise de diffusion de courses doit s'assurer d'avoir des éléments sur les personnes avec lesquelles elle travaille et on peut exiger, à l'occasion d'une plainte d'un-e client-e, d'intervenir afin de s'assurer que les listes soient bien tenues et que l'entreprise effectue un contrôle de la bonne moralité des personnes avec lesquelles elle travaille.

M. Stacchetti explique qu'il peut y avoir un intérêt à effectuer certains contrôles sans que l'entreprise ait un délai de 10 jours pour mettre les choses en ordre. Il faut voir cela à l'aune de toutes les inspections qui sont menées dans la République ; c'est un inspecteur du commerce qui va rechercher une information spécifique.

Un député (PLR) trouve que les al. 3 et 4 sentent la perquisition et la mise sous scellés. Il s'agit de droit administratif et pas de droit pénal. Il propose de supprimer ces deux alinéas qui vont trop loin. L'art. 37, al. 1 suffit pour que le département obtienne les renseignements et les pièces requises. Il trouve ces dispositions intrusives et restrictives de liberté et il n'y a aucun autre secteur économique auquel on demande de telles autorisations d'accès aux entreprises.

La présidente met aux voix la proposition du PLR de supprimer l'art. 37, al. 3 :

Oui :	7 (4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non :	6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Abstentions :	2 (2 PDC)

L'art. 37, al. 3, est supprimé.

Art. 37, al. 4 :

Un député (S) souhaite entendre le département sur l'al. 4. Il demande comment il imagine accentuer certains contrôles notamment au niveau des VTC, par sondage ou sur dénonciation et s'il entend demander à une entreprise qu'elle fournisse des données de géolocalisation d'un-e chauffeur-euse pour comparer avec ce qui est déclaré.

M. Stacchetti répond que le contrôle se fera de toutes ces manières et il est question de données informatiques au sens plus large, pas uniquement les données de géolocalisation. Ça pourrait aussi concerner le fichier des quittances électroniques par exemple. La géolocalisation peut tout à fait être utilisée dans le contexte évoqué par le député (S). C'est quelque chose de nouveau et la base légale est suffisamment souple pour s'adapter aux évolutions.

Le député (S) demande si des gens sont formés à cela à la PCTN.

M. Stacchetti répond que ce n'est pas encore le cas mais ils ont eu des contacts avec des organes de la police cantonale qui le font. Ce sont des tâches qui peuvent être ponctuellement confiées à la police cantonale et si nécessaire le département formera des agents de la PCTN.

M. Stacchetti propose l'amendement suivant à l'art. 37, al. 4 : *« **Le département peut en outre exiger l'accès aux données informatiques dont la conservation est exigée par la présente loi et son règlement** ».*

M. Poggia signale que l'al. 4 complète l'al. 1. Selon l'alinéa 1, lorsqu'un administré ne collabore pas, on peut retenir contre lui les faits les plus défavorables mais si quelqu'un refuse de donner des informations sur un-e chauffeur-euse, ça peut cacher d'autres problématiques. Face à un refus, il faut que la PCTN ait la possibilité d'aller voir ce qu'il en est pour comprendre ce que cache ce refus de l'administré.

S'agissant de la transmission de bases de données, M. Stacchetti ajoute que le département devra notifier une décision à l'entreprise. L'entreprise aura la possibilité de recourir devant la chambre administrative de la Cour de justice. Selon ses expériences précédentes dans le domaine du médicament, on doit s'adapter à la réalité du terrain. On a inclus ces aspects électroniques et on ne peut pas prendre le risque de ne pas avoir de base légale si on a besoin de ces éléments. C'est simplement une précision de l'al. 1 qui ne va pas plus loin que ce dernier.

Un député (PLR) considère que l'art. 37, al. 1 est assez complet. On pourrait éventuellement faire une parenthèse à l'al. 1 pour ajouter « y

compris des données informatiques nécessaires au contrôle ». Il pense que si le département n'obtient pas les pièces, il y aura une sanction.

M. Poggia indique que l'ajout de cet al. 4 apporte un élément supplémentaire à l'al. 1, car il permet d'aller sur place pour voir les éléments que l'entreprise refuse de transmettre. Ce n'est pas la première fois que l'administration se déplace chez les administrés. Le rôle de la PCTN est précisément d'aller dans les entreprises pour constater des infractions. Une entreprise soumise au contrôle de l'Etat doit pouvoir jouer la transparence.

Un député (PLR) demande si à l'heure actuelle, le département n'a pas de base légale suffisante pour contrôler les entreprises de transport comme n'importe quelle autre entreprise.

M. Poggia répond qu'ils peuvent s'appuyer sur la loi sur le travail. Il précise que l'art. 38 donne la compétence au département pour dresser un constat d'infraction. Pour ce faire, il faut avoir accès aux faits qui attestent de l'infraction. Il pense qu'avec la proposition d'amendement de M. Stacchetti, qui circonscrit l'action, on peut poser des questions et aller voir les réponses que l'on attend pour être sûr que les entreprises qui ont des obligations les respectent effectivement.

Un député (EAG) rappelle que lors des auditions des milieux professionnels, en particulier les chauffeur-euse-s de taxi, un élément souvent évoqué est le manque de contrôle de la loi actuelle. Ce qui est important pour eux, c'est que le cadre de la loi soit respecté par tout le monde.

La présidente met aux voix la proposition du département d'ajout d'un alinéa 4 à l'art. 37 :
[4] Le département peut en outre exiger l'accès aux données informatiques liées à l'activité soumise à la présente loi qui sont traitées au sein de l'entreprise, notamment les données de géolocalisation des voitures utilisées.

du PLR de supprimer l'art. 37, al. 4 :

Oui :	6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Non :	7 (4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Abstentions :	2 (2 PDC)

L'amendement à l'art. 37, al. 4 est refusé.

La présidente met aux voix l'art. 37, tel qu'amendé :

Oui : 7 (4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Abstentions : 2 (2 PDC)

L'art. 37, tel qu'amendé, est accepté.

Un député (MCG) pense qu'au troisième débat, on pourrait revenir avec une nouvelle formulation de cet alinéa pour qu'il commence, par exemple, par : « En cas de doute ».

Un député (S) explique que pour son parti, c'était un article important afin de renforcer les contrôles, notamment l'al. 4 par rapport aux données informatiques et de géolocalisation. Lors du 3e débat, on peut imaginer que la fin de l'al. 1 soit complété par *« y compris les données informatiques, particulièrement les données de géolocalisation des voitures utilisées ».*

Un député (PLR) abonde dans son sens mais veut être convaincu des moyens qui sont donnés à l'Etat. Il pense objectivement que dans des bureaux avec deux téléphonistes, il n'y a pas d'intérêt d'une inspection.

M. Poggia déclare que le département proposera une nouvelle formulation lors du 3e débat.

Un député (EAG) souligne que ce vote a des répercussions importantes et est absurde car on aura passé des mois sur ces articles sans donner les moyens à l'Etat de garantir qu'ils soient appliqués. On permet des contrôles sans problème pour les propriétaires de véhicules mais pas pour les entreprises ce qui est inéquitable. C'est un message catastrophique que l'on envoie aux petit-e-s indépendant-e-s qui eux-elles seront contrôlé-e-s, contrairement aux grandes entreprises.

Art. 38, titre (Constats d'infraction) : pas d'opposition, adopté

Art. 38 : pas d'opposition, adopté

Chapitre VIII, titre (Données personnelles) : pas d'opposition, adopté

Art. 39, titre (Traitement des données personnelles) : pas d'opposition, adopté

Art. 39 : pas d'opposition, adopté

Chapitre IX, titre (Mesures et sanctions) : pas d'opposition, adopté.

Art. 40, titre (Dispositions pénales) : pas d'opposition, adopté

Art. 40, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 40, al. 2 :

Un député (Ve) explique qu'un indépendant peut être en nom propre ou en SARL. Il remarque que l'art. 40 prévoit une amende différente entre une personne en nom propre et une SARL.

M. Staccehtti indique que des infractions différentes peuvent être commises dans le cadre d'une entreprise que par un-e chauffeur-euse indépendant-e et c'est à cette aune-là que le montant de l'amende sera fixé. Dans le cadre de l'entreprise de transport, on peut commettre une violation de l'obligation de collaborer qui aura un autre poids que pour un-e chauffeur-euse.

La président met aux voix l'art. 40, al. 2 tel qu'amendé : *La violation commise au sein d'une* ~~***entreprise***~~ ***personne morale****, dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs.*

Oui : 15 (2 Ve, 2 PDC, 1 EAG, 3 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 40, al. 2, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 40, al. 3 :

M. Poggia précise, au sujet de cet alinéa, que le code pénal précise expressément que seule l'intention est punissable et si on veut punir quelqu'un qui agit par négligence, il faut que la loi le précise expressément.

S'agissant de la notion de tentative, M. Poggia explique que la définition relève du code pénal. Une personne qui fait tout pour qu'une infraction se

produise mais n'y parvient pas ou qui pour différentes raisons, est interrompu dans son action, peut se rendre coupable de tentative d'infraction.

Art. 40, al. 3 : pas d'opposition, adopté

La présidente met aux voix l'art. 40, tel qu'amendé :

Oui : 15 (2 Ve, 2 PDC, 1 EAG, 3 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 40, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 41, titre (Mesures administratives) : pas d'opposition, adopté

La présidente met aux voix l'art. 41 tel qu'amendé à l'alinéa 1, alinéa 4, alinéa 5 et alinéa 9 :

[1] *Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40* ***de la présente loi****, les mesures suivantes peuvent être prises (...)*

[4] *En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10, et l'article 14, alinéa 3,* ***de la présente loi****, sont applicables pour le surplus.*

[5] *En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11* ***de la présente loi****, ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision.*

[9] *La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait.* ***Il en va de même des plaques d'immatriculation d'une voiture de transport avec chauffeur, lorsque la carte professionnelle de son détenteur a été suspendue ou retirée.***

Oui : 14 (2 Ve, 2 PDC, 1 EAG, 3 S, 3 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : 1 (1 PLR)

L'art. 41, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 42, titre (Prescription) : pas d'opposition, adopté

Art. 42 : pas d'opposition, adopté

Chapitre X, titre (Dispositions finales et transitoires) : pas d'opposition, adopté

Art. 43 (Dispositions d'application) : pas d'opposition, adopté

Art. 44 (Clause abrogatoire) : pas d'opposition, adopté

Art. 45 (Entrée en vigueur) : pas d'opposition, adopté

Art. 46, titre (Dispositions transitoires) : pas d'opposition, adopté

Art. 46, al. 1 : pas d'opposition, adopté

Art. 46, al. 2 : pas d'opposition, adopté

La présidente met aux voix l'art. 46, al. 3, tel qu'amendé :
Sur demande, le département délivre aux ***personnes qui ont réussi les examens sous l'égide de la loi susmentionnée ou de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005*** *le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondant à la carte* ***professionnelle initialement obtenue****.*

Oui : 15 (2 Ve, 2 PDC, 1 EAG, 3 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 46, al. 3 tel qu'amendé, est accepté.

Art. 46, al. 4 :

M. Poggia propose l'amendement suivant à l'art. 46, al. 4 : « **L'~~exploitant d'une~~** entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit **~~obtenir~~** **requérir**, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité ».

La présidente met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 46, al. 4 : « *L'~~exploitant d'une~~ entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit ~~obtenir~~ requérir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité* » :

Oui : 14 (2 Ve, 1 PDC, 1 EAG, 3 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 46, al. 4 tel qu'amendé, est accepté.

Art. 46, al. 5 :

Un député (PLR) aimerait s'assurer que les dispositions transitoires, permettront aux VTC de continuer à exercer et qu'ils ne seront pas victimes de l'entrée en vigueur cette loi. Ces chauffeurs vont vivre dans un flou tant que les différents litiges actuellement devant les tribunaux n'auront pas trouvé une décision définitive par rapport à leur statut.

M. Poggia indique qu'il a déjà été contacté par UBER sur cette question, qui a modifié ses conditions au 1er juillet. UBER considère qu'il n'y aurait plus de contestation là-dessus. M. Poggia leur a indiqué qu'il ne ferait pas l'examen des nouvelles conditions et que dans la mesure où ils ont engagé des procédures auprès de la SUVA, il faut attendre de voir si elle reconnaît leurs chauffeur-euse-s comme indépendant-e-s. Il est clair qu'on ne va pas suspendre leur activité tant que leur situation n'est pas jugée définitivement. La procédure qui est en cours ne règlera que le passé. Il explique que les 6 mois de mise en conformité ne sont pas un couperet si les procédures en cours ne sont pas tranchées d'ici là.

M. Poggia insiste sur le fait que le département attendra que la situation soit définitivement clarifiée tant sur le plan judiciaire qu'administratif, tant à l'égard des chauffeur-euse-s qui sont lié-e-s à une centrale de diffusion de courses, dont le statut juridique est contesté, que la société elle-même. Mais si la SUVA estime que ce n'est pas un diffuseur de courses et qu'après tous les recours, le TF valide cette décision, UBER devra s'aligner.

M. Poggia ajoute que le département n'a pas intérêt à faire de la casse dans un secteur économique si on n'est pas certain que la décision prise est confortée par les instances judiciaire et administrative. Tant que la justice et

la SUVA n'ont pas définitivement tranché la nature juridique de la relation entre UBER et les chauffeur-euse-s reliés à cette centrale, aucune décision ne mettra fin à cette activité économique.

M. Poggia souligne que cela relève du principe de bonne foi de l'administration. Si le département venait à dire à UBER, une fois la loi adoptée, qu'elle a 6 mois pour se mettre en règle sous peine de voir son activité suspendue, il agirait de manière contraire aux règles de la bonne foi et UBER pourrait s'en prévaloir.

M. Poggia déclare que si UBER sollicite l'effet suspensif à son recours au TF, le département ne s'y opposera pas.

M. Poggia indique que les propos qu'il tient devant cette commission, il l'a également écrit noir sur blanc à UBER. Son but n'est pas de casser une activité économique mais de faire en sorte qu'elle respecte les dispositions légales. Depuis lors, UBER affirme que ses conditions ont changé et qu'on ne peut plus lui reprocher ce qu'on lui reprochait auparavant. Il attend de savoir si la SUVA admet que ces modifications rendent effectivement les chauffeur-euse-s indépendant-e-s. Si la SUVA considère au contraire qu'UBER demeure un employeur, il sera demandé à UBER de se conformer à la loi.

M. Poggia propose l'amendement suivant : *« ~~**L'exploitant d'une**~~ L'entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit ~~**obtenir**~~ **requérir**, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité ».*

La présidente met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 46, al. 5 : « *L'~~**exploitant d'une**~~ entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit ~~**obtenir**~~ **requérir**, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité » :*

Oui :	14 (2 Ve, 1 PDC, 1 EAG, 3 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non :	–
Abstentions :	–

L'art. 46, al. 5 tel qu'amendé, est accepté.

Art. 46, al. 6 : pas d'opposition, adopté

Art. 46, al. 7 : pas d'opposition, adopté

Art. 46, al. 8, sous-titre (nouveau) : ***Interdiction de la mise à disposition des autorisations à usage accru du domaine public.***
Adopté sans opposition.

Art. 46, al. 8 (nouveau) :

M. Poggia explique que l'amendement proposé par le département a été rédigé pour supprimer la possibilité de bail à ferme tel que discuté et demandé par la commission.

M. Bretton ajoute qu'il s'agit de permettre aux personnes qui louent leur taxi d'avoir un délai suffisant pour s'adapter à cette nouvelle disposition telle qu'elle a été acceptée par la commission.

La présidente met aux voix l'art. 46, al. 8, tel qu'amendé :
Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public qui met à la disposition d'une entreprise ou d'un chauffeur tiers son taxi, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante à l'autorisation doit dans le délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi :
a) faire un usage effectif de l'autorisation en tant que chauffeur ou en entreprise au sens de l'article 5, let. C, chiffre 1, de la présente loi, s'il est titulaire d'une seule autorisation ; ou
b) faire un usage effectif de l'autorisation en tant qu'entreprise, s'il est titulaire de plusieurs autorisations, et obtenir l'autorisation d'exploiter une entreprise de transport ; ou
c) informer par écrit le département qu'il renonce aux autorisations dont il ne veut ou ne peut faire usage effectif en tant que chauffeur ou entreprise.

Oui : 14 (2 Ve, 1 PDC, 1 EAG, 3 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 46, al. 8, tel qu'amendé est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 46, al. 9, tel qu'amendé :
A défaut, le département prononce la contravention visée à l'article 40 de la présente loi ainsi que la caducité de toutes les autorisations d'usage accru du domaine public accordées au contrevenant et ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondante.

Oui : 14 (2 Ve, 1 PDC, 1 EAG, 3 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 46, al. 9, tel qu'amendé, est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 46, al. 10, tel qu'amendé :
En cas de la renonciation écrite au sens de l'alinéa 8, lettre c, le département procède conformément à l'article 13, alinéa 9, lettre a et alinéa 10 de la présente loi.

Oui : 14 (2 Ve, 1 PDC, 1 EAG, 3 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 46, al. 10, tel qu'amendé, est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 46, tel qu'amendé dans son ensemble :

Oui : 14 (2 Ve, 1 PDC, 1 EAG, 3 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 46, tel qu'amendé, est accepté.

Art. 47 souligné (nouveau), titre (Modification à une autre loi) :

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (LCP – rs/GE D305 est modifié comme suit :
Adopté sans opposition

M^me^ Unterlerchner explique que le département a travaillé sur 3 options pour encourager l'aménagement des véhicules pour la prise en charge de personnes en situation de handicap. Ces options modifient toutes

l'article 426, al. 2, let. d de la loi générale sur les contributions publiques (LCP). L'option 1 proposée par le département permettrait au Conseil d'Etat d'exonérer de tout ou partie de l'imposition sur les véhicules, tous les véhicules spécialement aménagés pour le transport professionnel de personnes en situation de handicap. L'option 2 propose la même disposition d'exonération d'impôt mais uniquement pour les véhicules entrant dans le champ d'application de la LTVTC.

M. Stacchetti indique qu'ils ont consulté l'OCV et le département s'est déterminé en disant que la proposition était trop large et la contre-proposition se matérialise dans l'option 3, qui propose de ne suspendre que les exonérations d'impôts uniquement pour la durée de l'amortissement des frais d'aménagement des véhicules.

M. Poggia rappelle que cette proposition fait suite à la volonté de la commission d'encourager les taxis et VTC a transformer leur véhicule pour recevoir des personnes en situation de handicap et il est défavorable à étendre cette possibilité à l'ensemble des professionnels.

M. Poggia ajoute que les chauffeur-euse-s seraient à nouveau soumis à l'impôt sur les véhicules dès que les frais d'aménagement seraient totalement amortis. Le département propose de choisir l'option 2 en y incluant la fin de phrase proposée à l'option 3.

Un député (PLR) demande quels sont les véhicules exclus par l'option 2.

M. Poggia répond que ça exclut les entreprises de véhicules autres comme Foyer Handicap. Celui qui transforme son véhicule pour des personnes handicapées a d'une part la possibilité d'obtenir une exonération de la taxe et un amortissement de son investissement.

Le député (PLR) trouve que c'est trop restrictif et il ne lui paraît pas légitime de vouloir restreindre le cercle des véhicules concernés en excluant les fondations comme Agir qui transforment les véhicules sans but commercial L'option 1 lui paraît favorable aux personnes handicapées pour leur transport dans des conditions optimales.

M. Poggia comprend les considérations du député (PLR) pour encourager la transformation de véhicules afin de permettre aux personnes en situation de handicap de se déplacer. Toutefois, on sait qu'aujourd'hui, il n'y a pratiquement aucun VTC ou taxi spécialement aménagé et c'est l'aménagement de ces véhicules que la commission souhaitait encourager dans le cadre de cette loi.

Un député (EAG) trouve que l'option 1 est plus large que ce qui a été étudié toutes ces dernières semaines. Avec cette option, on ouvrirait une capacité de déduction fiscale dont personne ici ne comprend l'étendue et ça

pose des questions auxquelles la commission n'a pas les compétences de répondre. Il est en faveur de l'option 2 qui répond au champ d'application de la LTVTC.

Un député (PLR) ne voit pas comment un tel investissement peut être amorti avec une exonération d'impôt de 200 ou 400 francs par année. Il ne pense pas qu'il faille distinguer les entreprises qui ont vocation à faire du transport de personnes en situation de handicap et les taxis/VTC et pourquoi elles ne seraient pas dans le même lot, sachant que c'est un incitatif et qu'il s'agit de tout petits montants.

Un député (Ve) pense que l'intention est de faciliter le déplacement des personnes en situation de handicap. Il verrait assez mal qu'on ne favorise qu'une partie des véhicules au détriment des autres. Pour le bien-être des personnes en situation de handicap, l'option 1 est la meilleure et il rappelle que ce n'est qu'une possibilité qui est donnée au Conseil d'Etat.

M. Poggia signale que l'art. 426, al. 2, lettre a de la LCP prévoit déjà la faculté pour l'Etat d'exonérer « les véhicules spécialement aménagés de personnes infirmes dépourvues de ressources financières suffisantes ». Il ajoute que souvent, ces véhicules pour personnes handicapées sont offerts, déjà aménagés, par des fondations à ces sociétés de transport.

M. Stacchetti explique qu'ils ont sollicité l'avis de l'OCV et le directeur des finances ne se dit pas favorable à la modification proposée. Il estime en effet qu'on peut faire des modifications légères qui conduiraient à cette exonération, d'où l'idée de l'option 3 qui prévoit de limiter l'avantage fiscal aux frais effectivement engagés. L'OCV considère que le véhicule spécialement aménagé pour le transport exclusif de personnes handicapées est déjà exonérable et exonéré en vertu de l'art. 426 lettre a, LCP. Enfin, il relève plus de la théorie que de la pratique que les taxis et limousines puissent être adaptés au transport de personnes handicapées ; dans les faits, il n'y en a que trois qui bénéficient actuellement d'une réduction de la taxe au sens de l'art. 36, al. 4.

Un député (Ve) relève que l'introduction de l'al. 2 dit que « le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou en partie de l'impôt ». Il demande quelle est l'intention du Conseil d'Etat sur cet alinéa, si c'est un engagement ferme ou pas et le cas échéant, s'il ne faudrait pas modifier l'al. 2.

M. Poggia indique qu'il s'agit du texte de la loi actuelle, raison pour laquelle cette formulation a été reprise. Si la volonté du législateur est d'exonérer, le Conseil d'Etat devra suivre sa volonté.

Le député (Ve) propose l'amendement suivant à l'art. 426, al. 2, lettre d (nouveau) : « **Le Conseil d'Etat exonère de tout ou en partie de l'impôt :** ».

M. Poggia indique que d'après le DI qui s'occupe de l'OCV, c'est ainsi qu'est interprétée la loi aujourd'hui. Le Conseil d'Etat exonère effectivement les lettres a à c. C'est une marge de manœuvre dont le Conseil d'Etat a amplement fait usage. Il suggère de conserver cette formulation par cohérence.

La présidente met aux voix la proposition de sous-amendement des Verts à l'art. 426, al. 2 : *« Le Conseil d'Etat* ***~~à la faculté d'exonérer~~*** ***exonère*** *de tout ou en partie de l'impôt :* » :

Oui : 2 (2 Ve)
Non : 11 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 1 EAG, 4 PLR, 2 S)
Abstentions : 1 (1 S)

L'amendement est refusé.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 426, al. 2, lettre d (nouveau) :
Le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou en partie de l'impôt :
d) les véhicules spécialement aménagés pour le transport professionnel de personnes en situation de handicap utilisés pour exercer les activités régies par la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du < à compléter >, pour une durée correspondant aux frais de transformation engagés.

Oui : 14 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 1 EAG, 4 PLR, 3 S, 2 Ve)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 426, al. 2, lettre d (nouveau) est accepté.

Fin du 2e débat

Discussions sur la suppression du bail à ferme

M. Poggia rappelle que la commission a, au cours du 2e débat, supprimé la possibilité de louer les plaques ou de conclure un bail à ferme. Or, il y a aujourd'hui plusieurs personnes qui bénéficient de plusieurs plaques qu'elles louent. Ces personnes ont eu la possibilité, lors de l'entrée en vigueur de la LTVTC, de rendre leurs plaques à l'Etat contre un montant nominal de 40 000 francs. Certaines personnes ont toutefois décidé de les garder afin de continuer à les louer moyennant une rétribution. Aujourd'hui, ces personnes vont faire face à un changement de loi abrupte et elles auront une année pour rendre leurs plaques ou devenir un-e employeur-euse. S'ils ou elles décident de devenir employeur-euse-s, ils ou elles devront garantir le salaire minimum à leurs chauffeur-euse-s et avec le marché que l'on connaît, il ne voit pas comment quelqu'un pourrait prendre cet engagement.

Le département s'est donc dit qu'il faudrait laisser une fenêtre de 6 mois, dès l'entrée en vigueur de la loi, pour permettre à ces personnes qui détiennent plusieurs plaques, au lieu de la rendre sans contre-prestation à l'Etat, de la vendre à un tiers, moyennant un contrôle du prix par le département. Cela se matérialiserait par un art. 48 (nouveau) intitulé « cession des AUADP » formulé ainsi :

[1]le titulaire d'une AUADP au sens de l'art. 13 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un tiers qui remplit les conditions de la présente loi.
[2]La validité de la cession, qui ne peut intervenir qu'une seule fois par autorisation, est soumise à l'établissement d'un contrat écrit entre le cédant et le cessionnaire dont un exemplaire original est obligatoirement remis au département, accompagné d'une requête d'autorisation de l'acquéreur avant l'échéance du délai de 6 mois fixé à l'alinéa 1.

M. Poggia explique que c'est un copier-coller des dispositions transitoires admises suite à la précédente loi.

M. Stacchetti précise que la PCTN pourra exécuter la cession au moment où la requête d'autorisation de l'acquéreur aura été acceptée.

M. Poggia précise qu'on pourrait ajouter un droit de préemption pour les personnes qui louent actuellement ces plaques.

Un député (Ve) rappelle que la commission voulait éviter les systèmes de cooptation et de corporatisme liés à la vente de plaques entre particuliers.

Un député (PLR) est défavorable à revenir à un système de commerce de plaques et à la clé, des risques de dessous de table et des prix faramineux. Cette disposition permettrait à certaines personnes d'acquérir ces plaques et

donc de contourner la file d'attente. Il souligne aussi que le montant de transaction ne pourrait pas être de 40 000 francs puisque cet actif a été utilisé en partie depuis l'entrée en vigueur de la précédente loi en 2017. Il y a eu 4 ans d'amortissement dont il faut tenir compte.

M. Bretton précise qu'avant 2017, l'Etat a racheté 23 millions de francs, soit l'équivalent de plus de 850 plaques. L'art. 47 de la loi actuelle proposait, pendant 6 mois, aux détenteur-trice d'AUADP qui n'en voulaient plus de la vendre à quelqu'un d'autre. L'idée proposée aujourd'hui est de ne plus repasser par le rachat de plaques par l'Etat, mais de permettre l'équivalent de l'art. 47, soit la vente de plaques entre particuliers, pendant 6 mois sous contrôle d'un prix acceptable.

M. Poggia indique que si on avait dit, au moment de l'entrée en vigueur de la LTVTC, que la location de plaques ne serait plus possible, ces personnes auraient vendu ou rendu leur(s) plaque(s) contre rémunération. Ne sachant pas cela, ils et elles ont préféré les rentabiliser par la location. Il trouve dur pour des personnes qu'on a installées dans des situations agréables de leur dire que c'est maintenant terminé et qu'elles doivent devenir un-e employeur-euse si elles veulent continuer à utiliser ces plaques. La position du département cherche à aménager un atterrissage en douceur pour ces gens-là. Il faut obliger ces gens à remettre les plaques à ceux qui les utilisent vraiment. Il faut peut-être faire en sorte que ce droit de préemption ne soit pas éludé par une anticipation de la part des bailleurs qui pourraient résilier leur contrat de location pour ne pas être contraint de la vendre à leur locataire.

Un député (PLR) craint que malgré l'exigence d'un contrat en bonne et due forme entre deux parties, le risque de négociations, enchères et contreparties demeure et que l'Etat ne puisse pas contrôler ça. Il se demande si, dans le cadre de ce régime transitoire, on pourrait imaginer des prix de vente différenciés en fonction de la durée pendant laquelle le titulaire de la plaque en a eu la possession (temps d'amortissement). On pourrait avoir une grille qui tienne compte de l'ensemble des circonstances et qui indemnise au plus près de la réalité de ce qui pourrait de devenir un dommage du fait de la nouvelle loi. L'idée est d'avoir des règles simples et claires et qu'il n'y ait pas de chauffeur-euse-s qui soient, de manière disproportionnée, traités de manière moins équitable que les autres.

M. Poggia indique que des sanctions seraient prévues en cas de transactions litigieuses. Il faudrait aussi qu'il y ait une incitation, pour celui qui se fait rouler, à dénoncer la transaction sans qu'il soit pénalisé. Il faut prévoir que si le prix est démesuré, la validité de la transaction n'est pas affectée mais que le cédant doive rembourser la totalité de la somme, de

manière à ce que s'il demande à quelqu'un de ne pas lui payer 40 000 francs mais 100 000 francs avec 60 000 francs sous la table, il sache que celui qui lui verse les 60 000 francs risque de le dénoncer ce qui est dissuasif.

Un député (PLR) souligne qu'il y aura un problème de preuve.

M. Poggia répond que c'est toujours le cas. Il ajoute que celui qui effectue une transaction surévaluée n'aura jamais l'esprit tranquille. Concernant la question d'un prix réduit en fonction de l'amortissement de l'AUADP, il pense que ce serait trop difficile à mettre en œuvre pour l'administration.

M. Stacchetti rappelle que le loueur aura un droit de préemption. Cette personne va s'annoncer et le département va lui donner accès au contrat de vente qui sera conclu entre le titulaire de l'AUADP et l'acheteur qui aurait acheté l'AUADP avant lui. Cela permet de contrôler le prix de vente.

Un député (PDC) pense que cette proposition cautionne une spéculation sur les AUADP à laquelle certain-e-s s'adonnent. On offrirait la possibilité à des gens qui ont bien gagné leur vie pendant trois ans grâce à une rente de situation (location d'AUADP) d'empocher encore des milliers de francs en revendant leurs AUADP. Il rappelle le vaste débat lors de l'adoption de la LTVTC pour mettre fin à cette pratique de vente de plaques.

Un député (Ve) pense que l'Etat doit récupérer ces autorisations mais on doit aussi protéger les actuels locataires. Il pense que les locataires de plaques devraient avoir un accès privilégié et venir en tête de liste.

3e débat

Article 2 Champ d'application

Un député (Ve) a une proposition qui serait de remplacer dans tous les articles « voiture de transport avec chauffeur » par « VTC ». Ce serait plus simple à la lecture du texte avec une explication à l'art. 2 et à l'art. 5 où figurerait la précision du terme « VTC ».

Il propose les amendements suivants à l'art. 2, al. 1, lettre b : *« les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur **(VTC)** »*

La présidente met aux voix la proposition d'amendement des Verts à l'art. 2, al. 1, lettre b : *« les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur **(VTC)** »* :

Oui : 13 (2 Ve, 3 PLR, 1 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : 2 (1 PLR, 1 MCG)

L'amendement est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 2 tel qu'amendé :

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 2, tel qu'amendé, est accepté.

Article 5 Définition

Un député (Ve) propose l'amendement suivant à la lettre b : « *voiture de transport avec chauffeur », **ci-après** « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit de faire usage de la dénomination « Taxi » ;* ».

Il précise que son amendement implique que partout dans la loi, on remplacerait « voiture de transport avec chauffeur » par « VTC ».

La présidente met aux voix la proposition d'amendement des Verts à l'art. 5, lettre b : *« » voiture de transport avec chauffeur », **ci-après** « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit de faire usage de la dénomination « Taxi » ;* »

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

M[me] Unterlerchner indique que le département a une proposition d'amendement à l'article 5, lettre c, n° 3 afin de préciser la définition d'entreprise de transport, en particulier suite à la suppression du bail à ferme. La PCTN a une banque de données dans laquelle sont mentionnées les personnes qui ont plus d'une plaque au sens de la LTVTC et celles-ci ne peuvent pas en faire un usage effectif et personnel. Donc dès qu'elles ont plus d'une plaque, elles rentrent dans la catégorie « entreprise » au sens de cette disposition. Si elles ont une plaque de VTC et une plaque de taxi, elles peuvent être locataires de la plaque de VTC. C'est essentiel pour la PCTN de préciser que les détenteur-trice-s de deux plaques entrent dans la catégorie d'entreprise de transport.

La présidente met aux voix l'amendement du département à l'art. 5, lettre c, chiffre 3 : *« est détentrice de **plus d'une plaque d'immatriculation au sens des articles 12, alinéa 1 et 14, alinéa 1 de la présente loi.** »* :

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 5, tel qu'amendé :

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 5, tel qu'amendé, est accepté.

Article 7 Carte professionnelle

Une députée (S) rappelle qu'au 2[e] débat, à l'al. 3, lettre g de l'article 7 a été supprimée. Il s'agit de l'obligation d'être à jour avec le paiement de ses

cotisations sociales pour la délivrance de la carte professionnelle. L'objectif de l'amendement du PS est de réintroduire cette disposition tout en reprenant la formulation de l'art. 11 sur la question de la révocation, afin d'éviter qu'il y ait une révocation automatique si la personne n'est pas à jour. Elle propose l'amendement suivant à l'art. 7, al. 3, lettre g : « **est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent** ». Cet amendement nécessite de modifier l'art. 7, al. 5 comme suit : « **Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie, sous réserve de l'alinéa 6** ». Elle propose enfin l'ajout d'un art. 7, al. 6 (nouveau) : « **En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances** » ; l'art. 7, alinéa 6 actuel devenant ainsi l'alinéa 7.

Des député-e-s émettent des doutes sur cet amendement pour les raisons suivantes :

– Le non-paiement des cotisations amène la révocation de la carte professionnelle, ce qui empêche la personne de travailler et donc de rembourser ses arriérés de cotisations.
– Une personne qui commence à travailler ne peut pas être à jour avec le paiement des cotisations.

M. Poggia pense que le souci que les chaufeur-euse-s soient assuré-e-s socialement est louable mais il faut le mettre en balance avec la faculté de l'indépendant-e de pouvoir travailler pour se mettre à jour. Cette disposition représenterait par ailleurs une inégalité de traitement par rapport à d'autres professions libérales.

La présidente met aux voix l'amendement du PS à l'art. 7, al. 3, lettre g : « **est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent** » :

Oui : 3 (3 S)
Non : 9 (4 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 2 PDC)
Abstentions : 3 (2 Ve, 1 EAG).

L'amendement est refusé.

Le parti socialiste renonce à faire voter la suite des amendements proposés.

Article 10 Autorisation d'exploiter

Le département rappelle que l'article 10 avait été refusé lors du 2e débat. Le département propose un amendement pour le réintroduire.

Un député (PLR) souhaite sous-amender l'amendement du département à l'art. 10. Il propose de supprimer la fin de la lettre d, la fin de l'al. 4 et de supprimer la totalité de l'alinéa 5. Il existe des dispositions rigoureuses de nature pénale sur le paiement des charges sociales et lorsque l'on dirige ou administre une société qui ne paie pas ses charges sociales, on peut être condamné pénalement et c'est donc la dernière chose que l'on fait.

M. Poggia reconnaît qu'il y a des dispositions pénales existantes mais les procédures sont très longues. La disposition proposée est de l'ordre de la sanction administrative immédiate qui va exercer une pression sur l'entreprise pour qu'elle s'acquitte de ses obligations.

Une députée (S) relève qu'en dépit des normes pénales qui existent sur le non-paiement des cotisations sociales, on sait, en particulier dans le domaine des taxis, qu'un nombre important de cotisations sociales ne sont pas payées. Pour le PS, c'est un élément essentiel de cette loi.

Un député (EAG) trouve que cet article offre réellement un levier et un outil de contrôle sur ces entreprises, alors que plusieurs auditionné-e-s sont revenus sur le manque de contrôle de la loi et les inégalités de traitement. Tout cela plaide dans le sens d'introduire dans ce texte de loi des leviers qui permettent au département de faire son travail de contrôle, voire de sanctions administratives.

La présidente met aux voix le sous-amendement du PLR à l'art. 10, al. 2, lettre d : « **est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel** » :

Oui :	4 (4 PLR)
Non :	11 (2 Ve, 3 S, 2 PDC, 2 MCG, 1 EAG, 1 UDC)
Abstentions :	–

L'amendement est refusé.

Le PLR retire ses autres amendements.

La présidente met aux voix la proposition d'amendent du département à l'art. 10 ***Autorisation d'exploiter*** :

Principe

[1] Les entreprises qui offrent différents services doivent avoir obtenu une autorisation pour chaque activité.

Condition de délivrance

[2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :

a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse ;

b) est inscrite au registre du commerce ;

c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de VTC selon la catégorie des services qu'elle propose, et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être une personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise ;

d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent ;

e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

[3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Révocation

[4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, sous réserve de l'alinéa 5.

[5] En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances.

Caducité

[6] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 10, tel qu'amendé :

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 10, tel qu'amendé, est accepté.

Article 13 Autorisation d'usage accru du domaine public

Pour des questions d'uniformité et de clarté du texte et des termes utilisés, M^me^ Unterlerchner propose l'amendement suivant à l'art. 13, al. 3 : *« Les autorisations et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles ; elles ne peuvent être mises à la disposition d'entreprises ni de chauffeurs tiers. Le titulaire de l'autorisation doit en faire un usage personnel et effectif en tant que chauffeur* ~~***au sens de l'article 5, lettre a***~~ ***indépendant*** *ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1* ~~***ou 3***~~*, de la présente loi ».*

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 13, al. 3 : *« Les autorisations et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles ; elles ne peuvent être mises à la disposition d'entreprises ni de chauffeurs tiers. Le titulaire de l'autorisation doit en faire un usage personnel et effectif en tant que chauffeur* ~~***au sens de l'article 5, lettre a***~~ ***indépendant*** *ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1* ~~***ou 3***~~*, de la présente loi »* :

Oui : 14 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 UDC, 2 MCG, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 13, tel qu'amendé :

Oui : 14 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 UDC, 2 MCG, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 13, tel qu'amendé, est accepté.

Article 18 Obligations relatives aux voitures

M[me] Unterlerchner signale que le département propose de renuméroter cette disposition, l'alinéa 1[bis] deviendra l'alinéa 2 et ainsi de suite.

La présidente propose donc de voter la nouvelle numérotation de l'art. 18.

Art. 18, al. 1[bis] (ancien) devient al. 2 : adopté sans opposition

Art. 18, al. 2 (ancien) devient al. 3 : adopté sans opposition

Art. 18, al. 3 (ancien) devient al. 4 : adopté sans opposition

Art. 18, al. 4 (ancien) devient al. 5 : pas d'opposition, adopté

La présidente met aux voix l'art. 18, tel qu'amendé :

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 18, tel qu'amendé, est accepté.

Article 19 Obligation vis-à-vis des clients

Le PS propose un amendement qui supprime la fin de l'al. 7 ainsi : « Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent ~~à moins que cela soit manifestement disproportionné~~ ». Elle souligne que c'est une obligation qui ne s'applique pas uniquement à un-e chauffeur-euse de taxi indépendant-e mais bien à des entreprises de transport ou de diffusion de courses qui gèrent un parc de véhicules relativement important et donc il paraît raisonnable de demander que certains véhicules de ce parc soient accessibles aux personnes en situation de handicap.

La présidente met aux voix la proposition d'amendement du PS à l'art. 19, al. 7 : *« Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent* ***~~à moins que cela ne soit manifestement disproportionné~~*** *»* :

Oui : 5 (3 S, 1 Ve, 1 EAG)
Non : 9 (4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 1 UDC)
Abstentions : 1 (1 Ve)

L'amendement est refusé.

M. Poggia signale une erreur dans la formulation de l'art. 19, al. 7. Il propose l'amendement suivant : *« Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent, à moins que cela* ~~*ne*~~ *soit manifestement disproportionné ».*

La présidente met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 19, al. 7 : *« Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent, à moins que cela* ~~*ne*~~ *soit manifestement disproportionné »* :

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 19, tel qu'amendé :

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 19, tel qu'amendé, est accepté.

Article 20 Usage du domaine public

M^me^ Unterlerchner indique qu'il faut enlever une virgule à l'al. 3 entre le « client » et le « peut ».

La présidente met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 20, al. 3 : *« Tout taxi en service qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients. »* :

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

La présidente met aux voix l'art. 20, tel qu'amendé :

Oui : 15 (2 Ve, 4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 20, tel qu'amendé est accepté.

Article 22 Prix des courses

Un député (Ve) demande ce que représentent les tarifs I et II et la zone tarifaire.

M. Stacchetti répond que la zone II représente les courses hors cantons. Il ajoute que les kilomètres parcourus au tarif I sont les courses effectuées entre 6h31 à 20h30 la semaine et entre 6h31 et 18h le samedi. Il s'élève à 3.20 francs. Le samedi dès 18h, le dimanche et les jours fériés, ou pour le transport de plus de trois personnes, c'est le tarif II qui s'applique soit 3.80 francs/km.

Un député (PDC) demande pourquoi un habitant de Versoix qui veut se rendre à Céligny doit payer un tarif plus élevé que s'il doit aller à la place des Nations ou à la gare.

M. Stacchetti répond qu'une analyse sera faite dans le cadre de l'élaboration du règlement sur la question des tarifs, en concertation avec les milieux concernés.

Le président propose de supprimer l'art. 22, al. 2 relatif à une tarification par entente préalable entre le-la client-e et le-la chauffeur-euse ou au forfait et il lui semble qu'il est particulier de se mettre d'accord pour que seul-e le client-e puisse avoir le bénéfice d'un prix inférieur au compteur horokilométrique. Il comprend que cet al. 2 est lié au risque éventuel d'abus. Le fait que le-la chauffeur-euse soit perdant quoi qu'il arrive lui paraît toutefois particulier.

M. Poggia répond qu'en droit, les accords doivent être respectés mais il faut protéger la partie la plus faible. Or, il peut arriver qu'un taxi donne un prix à un-e client-e qui n'est pas de Genève et que celui-ci se rende compte qu'il aurait payé moins cher avec le compteur horokilométrique. Un prix forfaitaire, dans l'esprit du client, est en sa faveur. Le risque de tromperie est trop grand pour qu'on ne protège pas la partie la plus faible au contrat, soit le-la client-e. Si un jour on fixe des montants forfaitaires, ça doit être à un tarif attractif, le but étant d'encourager l'utilisation des taxis. Il est important de maintenir la protection des client-e-s.

Le président met aux voix l'art. 22, al. 2 :

Oui : 10 (3 S, 2 PDC, 2 Ve, 1 EAG, 1 MCG, 1 PLR)
Non : 3 (3 PLR)
Abstentions : 1 (1 UDC)

L'art. 22, al. 2, est accepté

Le président met aux voix l'art. 22, dans son ensemble :

Oui : 14 (4 PLR, 1 UDC, 3 S, 2 PDC, 2 Ve, 1 EAG, 1 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 22 est accepté.

Article 23 Obligations vis-à-vis des clients

Un député (Ve) relève que le projet de loi mentionne que le ou la chauffeuse doit choisir le trajet le plus avantageux sans préciser en quoi il serait plus avantageux. Il propose l'amendement suivant : *« Les courses doivent* ***~~en outre~~*** *être effectuées en suivant l'itinéraire* ***économiquement*** *le plus avantageux, sauf demande expresse du client ».*

Le président met aux voix la proposition d'amendement des Verts à l'art. 23, al. 3 : *« Les courses doivent* ***~~en outre~~*** *être effectuées en suivant l'itinéraire* ***économiquement*** *le plus avantageux, sauf demande expresse du client »* :

Oui : 14 (4 PLR, 1 UDC, 3 S, 2 PDC, 2 Ve, 1 EAG, 1 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 23, al. 3 tel qu'amendé :

Oui : 14 (4 PLR, 1 UDC, 3 S, 2 PDC, 2 Ve, 1 EAG, 1 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 23, al. 3 tel qu'amendé, est accepté.

Le président met aux voix l'art. 23 dans son ensemble :

Oui : 14 (4 PLR, 1 UDC, 3 S, 2 PDC, 2 Ve, 1 EAG, 1 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 23 est accepté.

Article 24 Usage accru du domaine public

M. Poggia rappelle que l'al. 3 de l'article 24 a été supprimé au 2e débat. Il donnait la possibilité au Conseil d'Etat d'imposer un délai entre la commande et la prise en charge d'un client de VTC afin d'éviter un phénomène de « hélage électronique ».

Le PS propose un amendement pour réintroduire l'alinéa 3 : ***« Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2 ».***

La députée (S) pense que l'ajout de cet al. 3 est important pour matérialiser l'al. 2 qui indique que les VTC ne peuvent faire des courses que sur commande ou réservation préalable. Elle pense que la question du hélage est un élément fondamental de distinction entre les VTC et les taxis. Les taxis ont des obligations que n'ont pas les VTC, comme le fait de s'acquitter la taxe d'AUADP, des niveaux d'examens plus élevés et des charges de service public vis-à-vis des usager-ère-s. Ces charges doivent être reconnues et leur donner une fonction différente que celle des VTC. Cela doit rester une possibilité pour le Conseil d'Etat de se donner les moyens d'appliquer le principe de l'al. 2.

Un député (PLR) déclare que son parti s'opposera fermement à cet amendement. Il considère que c'est une disposition liberticide qui n'apporte aucune amélioration de qualité de la circulation et désavantage les usager-ère-s. A son sens, lorsqu'on est un-e usager-ère et qu'on a besoin de se déplacer, rien ne justifie le fait d'attendre artificiellement sa course. C'est une punition inacceptable. Il invite la commission à ne pas aggraver la situation actuelle, les usager-ère-s vont faire les frais de cet amendement.

Un député (EAG) votera l'amendement du PS. Il souligne qu'il s'agit d'une disposition qui n'est pas obligatoire ni automatique. Cet art. 24 clarifie et concrétise une différence fondamentale entre les taxis et les VTC, soit que les premiers peuvent être hélés et les autres pas. Il faut s'assurer que les principes soient mis en pratique par les différents acteurs et il ne suffit pas de les ancrer dans la loi. Cette disposition offre la possibilité au Conseil d'Etat

d'imposer un délai dans le cas où le principe de l'interdiction du hélage n'est pas respecté par les VTC. Si on ne réintroduit pas cet alinéa, les dispositions de l'art. 24 risquent d'être des vœux pieux et la guerre entre les VTC et les taxis risque de rester ouverte ce qui serait malheureux après des semaines de travail sur cette loi.

Un député (Ve) pense qu'il serait absurde qu'un VTC parqué au coin de la rue doive attendre 5 minutes pour venir chercher le client. Pour lui, cet article a du sens d'un point de vue environnemental si son but est d'éviter que le VTC circule à vide en attendant d'avoir une commande. Il s'abstiendra sur cet amendement.

Un député (PLR) demande au département de combien serait le délai fixé.

M. Poggia répond qu'on entendra la pratique des sociétés de diffusion de courses pour connaître le délai moyen entre un appel et une intervention. Le but n'est pas de laisser un chauffeur arrêté au coin de la rue à regarder sa montre. On ne va pas faire comme Barcelone qui a fixé un délai de 25 minutes, ce qui est absurde. Il estime que ce serait un maximum de 5 minutes.

Un député (PLR) demande si cela ne pourrait pas être fixé dans la loi.

M. Poggia pense que tout délai excessif aurait tous les risques d'être sanctionné par la justice. Le but est de maintenir la différence entre ces deux catégories. Il est effarant de constater sur la route le nombre de véhicules dont les plaques commencent par 96 (plaques VTC). Il faut rétablir des règles. Dans l'idéal, il faudrait introduire un numerus clausus sur les VTC, mais ce n'est légalement pas possible.

Un député (Ve) indique que du moment où ce délai serait fixé autour de 5 minutes, cela lui semble cohérent.

Une députée (PLR) demande comment ce délai d'attente se concrétisera pratiquement. Elle demande si l'application va ajouter 5 minutes d'attente ou si le VTC va arriver, prendre le client et devoir attendre 5 minutes avant de repartir.

M. Poggia ne sait pas comment cela va se passer et comment on va techniquement contrôler l'infraction. Cette disposition a vocation à rassurer les chauffeur-euse-s de taxi qui craignent l'augmentation exponentielle des VTC et qui risquent de devenir en réalité des taxis par les moyens de hélage électronique et à qui on ne pourrait, sans cette disposition, imposer aucune règle. Il faut que l'Etat puisse être un régulateur, pour maintenir la paix des transports.

Le président met aux voix la proposition d'amendement du PS à l'art. 24, al. 3 : ***« Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2 » :***

Oui : 9 (3 S, 1 UDC, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG)
Non : 6 (4 PLR, 2 PDC)
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 24, tel qu'amendé :

Oui : 9 (3 S, 1 UDC, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG)
Non : 6 (4 PLR, 2 PDC)
Abstentions : –

L'art. 24, tel qu'amendé, est accepté.

Article 27 Obligations générales (entreprises de transport)

Le département dépose un amendement à l'alinéa 3. Il s'agit d'une harmonisation terminologique, conformément à la demande de la commission de substituer à l'art. 29 le verbe « employer » au verbe « occuper ».

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 27, al. 3 : *« L'entreprise offrant des services de transport doit en outre s'assurer que les chauffeurs qu'elle* ~~***occupe***~~ ***emploie*** *respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution » :*

Oui : 15 (3 S, 1 UDC, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG, 4 PLR, 2 PDC)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 27, tel qu'amendé :

Oui : 15 (3 S, 1 UDC, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG, 4 PLR, 2 PDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 27, tel qu'amendé, est accepté.

Article 29 Tenue d'un registre

Le département formule un amendement de correction grammaticale à l'al. 1, lettre c. « Les exploitants » sont désormais « les entreprises de transport » ce qui nécessite de modifier le « il » en « elle ».

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 29, al. 1, lettre c : *« aux VTC qu'**elle** met à disposition d'entreprises ou de chauffeurs ; »* :

Oui : 15 (3 S, 1 UDC, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG, 4 PLR, 2 PDC)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 29, tel qu'amendé :

Oui : 15 (3 S, 1 UDC, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG, 4 PLR, 2 PDC)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 29, tel qu'amendé, est accepté.

Article 34 Consultation

Un député (EAG) rappelle que la commission avait reformulé la lettre b de l'al. 1 au 2e débat ce qu'il trouve regrettable car cela atténue la portée de la loi en faveur des personnes en situation de handicap. Il pense que ces personnes devraient être mentionnées explicitement. Les taxis délivrent un service public et il y a une nécessité à ce que les organisations représentant ces personnes soient intégrées à la consultation. Il propose l'amendement suivant à l'art. 34, al. 1, lettre b : *« les groupements d'usagers, représentant notamment **~~les besoins particuliers de clients~~** **les personnes âgées ou en situation de handicap** ».*

Le président met aux voix la proposition d'amendement d'EAG à l'art. 34, al. 1, lettre b : *« les groupements d'usagers, représentant notamment **~~les besoins particuliers de clients~~** **les personnes âgées ou en situation de handicap** »* :

Oui :	4 (3 S, 1 EAG)
Non :	11 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 2 MCG, 1 UDC)
Abstentions :	–

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'art. 34 dans son ensemble :

Oui :	11 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 2 Ve, 1 UDC)
Non :	–
Abstentions :	4 (3 S, 1 EAG)

L'art. 34 est accepté.

Article 37 Obligation de collaborer

Un député (EAG) aimerait réintroduire les alinéas 3 et 4 qui ont été supprimés lors du 2e débat. Il propose les amendements suivants, à l'art. 37, al. 3 : ***« Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux »*** et al. 4 : ***« Le département peut en outre exiger l'accès aux données informatiques liées à l'activité soumise à la présente loi qui sont traitées au sein de l'entreprise, notamment les données de géolocalisation des voitures utilisées ».***

Le député (EAG) souligne que si on permet à l'Etat de s'assurer en amont de la bonne application de la loi, celle empêchera de multiplier des contraintes au niveau des usager-ère-s.

Un député (PLR) pense qu'à nouveau, on cherche à nantir le département de pouvoirs de quasi-inquisition pénale. On demande à ces entreprises de donner accès à des renseignements et données informatiques en violation de leur droit au libre exercice de leur activité économique et à la protection des données. Ces amendements sont liberticides et n'ont rien à faire dans un Etat de droit démocratique. On fait un mélange de genre entre ce qui relève de la procédure administrative et de la procédure pénale. Les personnes concernées par ce PL doivent collaborer avec les autorités mais cette disposition fait preuve d'une vision anti-VTC et anti-nouvelles technologies dont ce PL est teinté.

Un député (PDC) estime que, dans l'al. 2 actuel, il y a largement de quoi donner au département les compétences pour faire son travail.

Un député (S) relève que tout le monde est d'accord que les personnes physiques ou morales soumises à la présente loi doivent collaborer. Mais il

faut pouvoir aller un peu plus loin, c'est-à-dire obliger, si besoin, certaines entreprises à fournir certains renseignements.

Un député (PLR) pense qu'il y a une notion de coercition incompatible avec l'état d'esprit de respect et de confiance réciproque entre les autorités et les administré-e-s. Les autorités ont, avec l'al. 1, largement le pouvoir de veiller au grain et de sanctionner les contrevenant-e-s.

Un député (MCG) pense qu'il y a un risque assez sérieux de se faire attaquer parce qu'on est plus que borderline sur la protection des données. Il trouve que la géolocalisation est un élément central mais ce risque sur l'intrusion dans des données qui peuvent être considérées comme personnelles le préoccupe beaucoup et il ne voudrait pas que, pour un élément qui paraît important à tout le monde, perde le reste.

Un député (PLR) imagine que dans les locaux de ces personnes, il peut y avoir des données et éléments personnels qui n'ont rien à voir avec leur activité professionnelle et en donnant l'accès aux locaux, il trouve que cela pose un problème en termes de confidentialité.

Un député (Ve) se demande si le problème charnière n'est pas les données informatiques. Il se demande si la solution ne serait pas de les supprimer de l'al. 2 et de ne conserver que les « données de géolocalisation ».

M. Poggia rappelle qu'il s'agit d'aspects administratifs. Si un-e administré-e ne contribue pas à la démonstration qu'il respecte les obligations qui sont les siennes, on révoque son autorisation et c'est le juge qui va lui demander de produire les pièces. Cette disposition est faite pour que si l'administré-e refuse de transmettre les documents et informations nécessaires au contrôle de l'application de la loi, il-elle en supporte les conséquences administratives. En droit pénal, l'accusation doit prouver la culpabilité. Il ne voit aucun problème dans cette disposition mais il faut être conscient qu'avec l'al. 1, on peut exiger tout ce qui est à l'al. 2, donc soit on le met expressément et on est clair et honnête vis-à-vis du futur justiciable, soit on ne le met pas mais on en tirera les mêmes conclusions.

Un député (PDC) pense que juridiquement, si l'al. 1 est voté mais que l'al. 2 est refusé, ça ne veut pas dire que ce qui est contenu dans l'al. 2 est autorisé. Au contraire, le refus de l'al. 2 n'est pas un refus d'ordre formel mais c'est un refus matériel. Il n'est pas d'accord que la PCTN puisse accéder aux locaux des entreprises, il en va de même avec les données informatiques et la géolocalisation. On est dans l'inquisition et c'est pour cette raison qu'il avait proposé de supprimer au 2e débat les al. 2, al. 3 et al. 4. Ces dispositions-là donnent à la PCTN les mêmes outils que des autorités de poursuite pénale. Ce que le PL ne dit pas, c'est le nombre

d'agents qu'il va falloir engager pour faire appliquer cela, pour contrôler dans les moindres recoins des sociétés que ce PL veut mettre au pas et ce n'est pas la conception qu'il se fait d'un pays démocratique.

M. Poggia rappelle qu'il y a une loi sur la procédure administrative qui précise à son art. 22 ce qu'est la coopération des parties et a l'art. 24 la production de documents. Il pense que soit le député (PLR) a mal compris, soit il essaie de faire croire que cette disposition permet à la PCTN d'entrer de force dans les locaux des entreprises, or cette disposition ne l'autorise pas. Si les parties ne donnent pas accès à leurs locaux, il n'y a pas d'acte de force publique pour y accéder. La seule sanction de la violation des obligations énoncées à l'al. 2 est qu'on en tire les conclusions, soit que la partie qui se refuse de fournir des informations à quelque chose à cacher et on considère que les faits qu'on ne leur permet pas de prouver sont réalisés. Il propose d'en rester à ce qui a été voté au 2e débat.

Le président met aux voix la proposition d'amendement d'EAG (reformulé) à l'art. 37, al. 1 : ***« Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles »*** :

Oui :	4 (3 S, 1 EAG)
Non :	9 (4 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)
Abstentions :	2 (2 Ve)

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix la proposition d'amendement d'EAG à l'art. 37, al. 2 ***« Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leurs véhicules »*** :

Oui :	4 (3 S, 1 EAG)
Non :	10 (4 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 1 UDC, 2 MCG)
Abstentions :	1 (1 Ve)

L'amendement est refusé.

Un député (S) propose un amendement à l'art. 37, al. 2 : « **Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leurs véhicules et de fournir leurs données de géolocalisation** ».

Le président met aux voix la proposition d'amendement du PS à l'art. 37, al. 2 : *« Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leurs véhicules* ***et de fournir leurs données de géolocalisation*** *»* :

Oui : 8 (2 MCG, 3 S, 1 EAG, 2 Ve)
Non : 7 (4 PLR, 2 PDC, 1 UDC)
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 37, tel qu'amendé :

Oui : 11 (2 PDC, 3 S, 1 EAG, 2 Ve, 2 MCG, 1 UDC)
Non : 4 (4 PLR)
Abstentions : –

L'art. 37, tel qu'amendé, est accepté.

Article 46 Dispositions transitoires

M. Poggia rappelle que le département devait revenir avec une proposition. Certains étaient réticents à la rémunération de la restitution ou la vente des AUADP surnuméraires. L'option proposée par le département est d'accorder un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la loi durant lequel l'autorité rachète l'autorisation qui pourra la remettre à celui qui l'utilise effectivement.

M. Stacchetti informe qu'aujourd'hui, cinquante entités ou personnes détiennent au minimum deux AUADP et il y a 144 autorisations multiples. Dans le pire des cas, on parle de 94 autorisations. Ces personnes et entités ne rendraient vraisemblablement pas leur première AUDAP mais les suivantes (surnuméraires). Il y a une personne physique qui en a dix, une Sarl qui en 13, une Sarl qui en a 8, une entité avec 6 autorisations puis c'est 4 autorisations ou moins.

M. Poggia répond que pour 94 autorisations, si on décide de les « dédommager » à hauteur de 10 000 francs, cela représente 940 000 francs pour l'Etat. Il est clair que ces autorisations ne sont pas inutilisées donc ces gens en retirent un revenu. L'objectif de cette loi est de supprimer ce revenu discutable mais on comprend qu'une règle abrupte serait un couperet extrêmement dur pour des gens qui font valoir des prérogatives qu'on leur a laissé faire valoir pendant plusieurs années.

Une députée (S) demande si on peut, avec cette formulation-là, envisager qu'un chauffeur ait obtenu une ou plusieurs plaques supplémentaires gratuitement se verrait verser 10 000 francs par plaque. Selon l'al. 9 proposé par le département, « le département verse au titulaire de plusieurs autorisations un montant de 10 000 francs par autorisation surnuméraire restituée ». Elle demande si ce titulaire a le droit de vendre toutes ses autorisations.

M. Poggia indique qu'il pourrait en garder une ou les rendre toutes, dans ce cas, il sort de la profession.

M. Stacchetti déclare que depuis le 1er juillet 2017, il n'y a pas eu de nouvelles attributions puisqu'on dépassait le numerus clausus. Les retraits de la profession ont amorti ce surnombre d'AUADP.

M. Poggia souligne qu'il n'est pas exclu qu'au moment de l'entrée en vigueur de la loi en 2017, certaines personnes avaient plus qu'une AUADP, obtenues en ayant fait plusieurs fois la queue (liste d'attente) et en ayant reçu plusieurs fois gratuitement leur AUADP.

Un député (PDC) propose une autre formule : « toute autorisation d'usage accru du domaine public surnuméraire au sens de la loi doit être rendue à l'autorité compétente dans un délai de 12 ou 18 mois après l'entrée en vigueur de la loi ». L'idée est de laisser un délai d'adaptation pour finir d'amortir la plaque avant de la rendre à l'Etat sans rémunération.

Un député (Ve) trouve que la proposition du département est intéressante. Pour lui, ce qui est indispensable c'est que ça repasse par l'Etat et qu'il n'y ait pas de possibilité de revente entre particuliers. Selon la proposition du PDC, on va traîner cette problématique pendant 12 ou 18 mois et il trouve cela long, bien que cela ne coûterait rien à l'Etat. Ce qu'il ne trouve pas correct, c'est qu'on cautionne cette situation pendant un délai prolongé. Il préfère la proposition du département qui permet de régler définitivement la situation.

Un député (MCG) pense qu'il serait peu compréhensible de donner 10 000 francs à une personne qui a obtenu la plaque gratuitement. Il propose l'amendement suivant à l'al. 9 : « **Le département verse au titulaire de**

plusieurs autorisations un montant de 10 000 francs par autorisation surnuméraire restituée, pour autant que celle-ci ait été payée ». A la fin de l'année 2021, il faut que tout cela soit réglé. Il veut qu'on ajoute la date butoir du 31 décembre 2021 ou que ce soit fait d'ici là.

M. Bretton rappelle qu'il y a eu une période entre 2005 et 2017 où il y a eu ces rachats qui ont coûté 22 millions à l'Etat. Il faut remettre ce garde-fou temporel en disant que c'était dans cette période-là car on ne veut pas remonter avant 2005.

Une députée (S) se souvient que certains chauffeurs ont acquis une plaque auprès d'un-e autre chauffeur-euse, ce qui rend difficile le traçage de qui a payé quoi et à qui. De son point de vue, on parle de personnes qui ont bénéficié d'une rente de situation, certains se sont fait des revenus très confortables en louant leur plaque sans travailler au détriment de ceux qui l'utilisaient. En plus de cette rente de situation, ils-elles pourraient encaisser 10 000 francs alors qu'ils-elles ont eu la possibilité de rendre leur plaque contre 40 000 francs et qu'il leur reste la possibilité de se constituer en entreprise ce qui leur permettrait de garder l'ensemble de leurs plaques.

M. Poggia propose l'amendement suivant à l'al. 9 : « **Le département verse au titulaire de plusieurs autorisations un montant de 10 000 francs par autorisation surnuméraire restituée, pour autant que celui-ci démontre avoir versé un montant au moins équivalent pour son acquisition** ».

Un député (EAG) propose de supprimer l'al. 9. Les gens ont fait le choix de louer leurs plaques et on met fin à une situation sans fondement mais ce n'est pas une raison de les récompenser aujourd'hui en leur versant 10 000 francs. Ils ont fait des gains pendant des années et il est temps que l'Etat y mette fin avec ce PL.

Le président demande si le délai de six mois n'est pas un peu court sachant qu'il y a un contrat de droit privé derrière la location d'AUADP avec potentiellement des termes relativement espacés.

M. Poggia explique qu'en principe, lorsqu'une loi interdit un contrat, celui-ci prend fin dès le moment où la loi entre en vigueur. On ne peut pas déroger à la loi sous prétexte que les dispositions de droit privé exigent un délai de préavis supplémentaire.

Un député (PDC) propose de remplacer à l'al. 8 le délai de six mois par un délai de douze mois. Il propose le sous-amendement suivant : « **Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public qui met à disposition d'une entreprise ou d'un chauffeur tiers son taxi, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante à**

l'autorisation doit dans un délai de douze mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi : a) faire un usage personnel et effectif de l'autorisation en tant que chauffeur indépendant ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1, de la présente loi ; ou b) restituer au département l'autorisation dont il ne veut ou ne peut faire un usage personnel et effectif ».

Le président met aux voix la proposition d'amendement du PDC à l'art. 46, al. 8 : *« Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public qui met à disposition d'une entreprise ou d'un chauffeur tiers son taxi, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante à l'autorisation doit dans un délai* ***de douze mois*** *à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi : a) faire un usage personnel et effectif de l'autorisation en tant que chauffeur indépendant ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1, de la présente loi ; ou b) restituer au département l'autorisation dont il ne veut ou ne peut faire un usage personnel et effectif »* :

Oui : 11 (2 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 UDC, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : 3 (2 MCG, 1 PLR)

L'amendement est accepté.

La commission accepte la suppression de l'al. 9 en raison de l'amendement voté à l'art. 46, al. 8. En conséquence, l'al. 10 devient l'al. 9 et l'al. 11 devient l'al. 10.

Le président met aux voix l'art. 46, al. 9, tel qu'amendé par le département :
« En cas de non-respect de l'alinéa 8, le département prononce la contravention visée à l'article 40 de la présente loi ainsi que la caducité de toutes les autorisations d'usage accru du domaine public accordées au contrevenant et ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes ».

Oui : 14 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 UDC, 2 MCG, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 46, al. 9, tel qu'amendé par le département, est accepté.

Le président met aux voix l'art. 46, al. 10, tel qu'amendé par le département :
« Le département peut attribuer l'autorisation d'usage accru du domaine public à la personne physique ou morale qui en était l'utilisateur effectif au moment de l'adoption de la loi, en fait la requête et réalise les conditions de délivrance visées à l'article 13, alinéa 5, de la présente loi ».

Oui : 14 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 UDC, 2 MCG, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 46, al. 10, tel qu'amendé par le département, est accepté.

Le président met aux voix l'art. 46, tel qu'amendé :

Oui : 14 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 UDC, 2 MCG, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : –

L'art. 46, tel qu'amendé, est accepté.

Vote final

Le président met aux voix le PL 12649 dans son ensemble :

Oui : 12 (2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 UDC, 2 MCG, 1 PLR, 1 EAG)
Non : –
Abstentions : 2 (2 PLR)

Le PL 12649 est accepté.

Conclusion

Au cours du 2e et 3e débat, les principales nouveautés apportées à ce PL par la commission sont les suivantes :

1. La suppression totale du bail à ferme (location de voiture de taxi avec AUADP). Selon les auditions, la commission s'est rendu compte que la situation du bail à ferme était absolument injuste et inacceptable. En effet, il est apparu que des titulaires d'AUADP, qui, pour certain-e avait complètement quitté la profession et n'habitaient plus en Suisse louait à des prix prohibitifs leur AUADP. Il s'agit de cas particulièrement crasse

d'exploitation (jusqu'à 1500 francs/mois) par des personnes qui jouissent d'une rente de situation octroyée par l'Etat. La commission a souhaité mettre fin à cette situation qui limite drastiquement la circulation des AUADP et l'entrée de jeune dans la profession sans pour autant rouvrir la possibilité de commercialisation d'AUADP.

2. La neutralité carbone des véhicules d'ici 2030. Cette disposition sera appliquée par palier et de manière progressive pour les taxis comme pour les VTC.
3. Rabais d'impôt pour les véhicules aménagés pour la prise en charge des personnes en situation de handicap. Cette nouvelle disposition permet au Conseil d'Etat d'exonérer du paiement de l'impôt sur les véhicules, les chauffeur-euse-s taxis et VTC dont les véhicules sont aménagés de manière à prendre en charge des personnes en situation de handicap. Cette exonération est limitée à l'amortissement du montant investi pour l'aménagement en question.

Le projet de loi sorti de commission devrait, selon les vœux du département et des commissaires, réduire la concurrence entre les taxis et les VTC, pacifier ce secteur d'activités et améliorer la protection sociale des travailleuses et travailleurs du secteur tout en garantissant un service de qualité pour les usagers.

Pour toutes ses raisons, la commission des transports vous recommande d'accepter ce projet de loi.

Index

AFC :	Administration fiscale cantonale
AUADP :	Autorisation d'usage accru du domaine public (aussi « plaques »)
Doubleur	Chauffeur-euse de taxi qui utilise l'AUADP d'un autre chauffeur-euse lorsque celui ou celle-ci ne l'utilise pas
LPC	Loi sur les contributions publiques
LIRT	Loi sur l'inspection et les relations du travail
LMI	Loi sur le marché intérieur
OCV	Office cantonal des véhicules
TF	Tribunal fédéral
VTC	Véhicule de transport avec chauffeur

Annexes

Annexe 1 : Tableau de présentation du département

Annexe 2 : Tableau de présentation du département (V2)

Annexe 3 : Remarque de l'Union des taxis genevois sur le PL 12649

Annexe 4 : Points problématiques du PL 12649 selon l'Union des taxis genevois

Annexe 5 : Commentaire sur le PL 12649 de l'Union des taxis genevois

Annexe 6 : Présentation de l'Union des taxis genevois

Annexe 7 : Remarques de Taxiphone SA sur le PL 12649

Annexe 8 : Taxiphone – arrêt de la Cour de Justice

Annexe 9 : Taxiphone – arrêt du Tribunal fédéral

Annexe 10 : Courrier VTC à la PCTN concernant les examens

Annexe 11 : Propositions de modifications du PL 12649 de l'association des taxis sans plaque

Annexe 12 : Propositions de modifications du PL 12649 de l'association des taxis sans plaque (bis)

Annexe 13 : Commentaires du département sur les propositions de modifications de l'association des taxis sans plaques

Annexe 14 : Prise de position de la Fégaph

Annexe 15 : Commentaires du département sur la prise de position de la Fégaph

Annexe 16 : Informations à propos d'UBER

Annexe 17 : Présentation d'UBER

Annexe 18 : Prise de position UBER

Annexe 19 : Prise de position Lymo

Annexe 20 : Amendement Verts CO_2 (art. 18)

Annexe 21 : Tableau synoptique du PL tel que sorti du 2^{e} débat

Projet de loi
(12649-A)

sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But

[1] La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité.

[2] Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement et des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière de conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.

Art. 2 Champ d'application

[1] La présente loi s'applique aux activités exercées, sur le territoire cantonal, par :

a) les chauffeurs de taxi ;
b) les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur (VTC) ;
c) les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique ;
d) les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique.

[2] La présente loi ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié :

a) aux personnes en situation de handicap ;
b) aux personnes malades ou blessées, lorsque le transport est réalisé au moyen de véhicules visés à l'article 4, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, du 6 mai 1981 ;
c) aux travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise ;

d) aux écoliers ;
e) aux détenus.

Art. 3 Autorités compétentes

[1] Le département chargé de la régulation du commerce (ci-après : département) est l'autorité cantonale d'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

[2] Sont réservées les dispositions spéciales désignant d'autres autorités.

Art. 4 Entraide administrative

[1] Les autorités compétentes dans les domaines visés à l'article 1, alinéa 2, et celles participant à l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que l'Aéroport international de Genève et les caisses de compensation concernées collaborent entre eux. Ils se transmettent mutuellement les renseignements et documents en tant que cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches.

[2] Concernant les offreurs externes, le département peut également échanger avec l'autorité compétente du lieu de provenance.

Art. 5 Définitions

Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par :

a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit exclusif de faire usage de la dénomination « Taxi », notamment dans le cadre de sa publicité ;
b) « voiture de transport avec chauffeur » (ci-après : VTC) : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit de faire usage de la dénomination « Taxi » ;
c) « entreprise de transport » : toute personne physique ou morale qui :
   1° est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la

loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000 ; ou

2° met une ou plusieurs VTC à la disposition d'une entreprise, respectivement d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants ; ou

3° est détentrice de plus d'une plaque d'immatriculation au sens des articles 12, alinéa 1 et 14, alinéa 1, de la présente loi.

d) « entreprise de diffusion de courses » : toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course.

Chapitre II Accès aux professions

Art. 6 Principes

[1] L'activité de chauffeur de taxi, de chauffeur de VTC, d'entreprise de transport et d'entreprise de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable.

[2] Les voitures utilisées dans le cadre de ces activités doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14 de la présente loi, le droit fédéral étant réservé.

[3] Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant le respect des conditions d'octroi.

[4] Après octroi d'une autorisation ou d'une immatriculation, le titulaire est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de délivrance. Le département peut en tout temps vérifier la réalisation desdites conditions.

Section 1 Chauffeurs

Art. 7 Carte professionnelle

Principes

[1] La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession pour laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet en outre d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de VTC.

[2] La carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter.

Conditions de délivrance

[3] La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant :

a) a l'exercice des droits civils ;
b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou employé ;
c) est titulaire du permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs précédant le dépôt de la requête ;
d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes ;
e) n'a pas fait l'objet, dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat ;
f) est titulaire du diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC ;
g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation.

[4] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de la carte professionnelle de chauffeur.

Révocation

[5] Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie.

Caducité

[6] Le département constate la caducité de la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire renonce à son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC.

Art. 8 Diplômes et examens

[1] Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de VTC doit réussir les examens attestant les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces professions.

[2] Les matières des examens portent sur :

a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton ;
b) les obligations résultant de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que des connaissances élémentaires de gestion ;
c) le maniement du compteur horokilométrique ;
d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais ;
e) les principes de la conduite écologique ;
f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des clients, en particulier des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap ;

g) les compétences sociales, de communication et de gestion des conflits.

[3] Le Conseil d'Etat détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur de taxi, respectivement de chauffeur de VTC.

Art. 9 Organisation des examens

Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer des tâches à cet effet.

Section 2 Entreprises de transport

Art. 10 Autorisation d'exploiter

Principe

[1] Les entreprises qui offrent différents services doivent avoir obtenu une autorisation pour chaque activité.

Conditions de délivrance

[2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :

a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse ;
b) est inscrite au registre du commerce ;
c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de VTC selon la catégorie des services qu'elle propose, et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être une personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise ;
d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent ;
e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

[3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Révocation

[4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, sous réserve de l'alinéa 5.

[5] En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances.

Caducité

[6] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.

Section 3 Entreprises de diffusion de courses

Art. 11 Autorisation d'exploiter

Principe

[1] Les entreprises qui diffusent des courses de taxi et de VTC doivent avoir obtenu une autorisation pour chaque activité.

Conditions de délivrance

[2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :

a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse ;
b) est inscrite au registre du commerce ;
c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, les conditions visées à l'article 7, alinéa 3, lettre b, de la présente loi doivent être réalisées par la ou les personnes ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise ;
d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent ;
e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

[3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Révocation

[4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, sous réserve de l'alinéa 5.

[5] En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances.

Caducité

[6] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de diffusion de courses cesse son activité.

Section 4 Immatriculations

Art. 12 Immatriculation des taxis

[1] Les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.

[2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13 de la présente loi. Chaque immatriculation correspond à une autorisation d'usage accru du domaine public.

Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public

Principes

[1] Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.

[2] Elles sont attribuées moyennant **le** respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires.

[3] Les autorisations et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles ; elles ne peuvent être mises à la disposition d'entreprises ni de chauffeurs tiers. Le titulaire de l'autorisation doit en faire un usage personnel et effectif en tant que chauffeur indépendant ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1, de la présente loi.

[4] Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement, détermine les modalités d'attribution et définit la notion d'usage effectif.

Conditions de délivrance

[5] L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans à une personne physique ou morale, lorsque la requérante :

a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions de délivrance ;
b) n'a pas, en qualité de chauffeur ou d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution ;

c) s'est acquittée, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36 de la présente loi.

[6] Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Conditions de renouvellement

[7] L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque :

a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation ;
b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées.

Révocation

[8] Le département révoque les autorisations lorsque l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie.

Caducité

[9] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :

a) son titulaire y renonce par écrit ;
b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance ;
c) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus ;
d) son titulaire n'en fait pas un usage effectif, en tant que chauffeur, respectivement en tant qu'entreprise pendant 6 mois consécutifs. Est réservé le cas d'incapacité totale de travail provisoire du chauffeur titulaire de l'autorisation, dûment attestée par un certificat médical ;
e) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante en violation de l'alinéa 3 ;
f) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force.

Dépôt des plaques d'immatriculation

[10] En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer.

Art. 14 Immatriculation des VTC

[1] Les VTC sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.

[2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à un chauffeur, lorsque ce dernier est titulaire d'une carte professionnelle ou à une entreprise

de transport, lorsque cette dernière est titulaire de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 10 de la présente loi et en réalise toujours les conditions.

[3] Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, si l'une des conditions posées à l'alinéa 2 n'est plus remplie.

Section 5 Offreurs externes

Art. 15 Disposition générale

Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20 de la présente loi.

Art. 16 Offreurs confédérés

Course intra-cantonale

[1] Lorsque l'offreur confédéré entend effectuer une ou plusieurs courses dont les lieux de prise en charge et de destination se situent dans le canton de Genève, il doit se soumettre au préalable à une procédure de reconnaissance en vue de la délivrance de l'autorisation prévue à l'article 7, respectivement aux articles 10 ou 11 de la présente loi.

[2] Le Conseil d'Etat définit une procédure de reconnaissance simple, rapide et gratuite. Seules les conditions qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance sont examinées. Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte.

Course extra-cantonale

[3] La procédure de reconnaissance n'est pas requise, pour effectuer des courses dont le lieu de prise en charge ou de destination se situe en dehors du canton de Genève.

Art. 17 Offreurs étrangers

[1] Les offreurs étrangers sont soumis aux dispositions des traités internationaux et des législations d'application du droit suisse.

[2] Les chauffeurs au bénéfice de l'accord entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne, d'autre part, sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, exerçant des activités sur le territoire cantonal doivent au préalable :

a) se soumettre à la procédure de vérification visée à l'article 4 de la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions

réglementées et sur la vérification de ces qualifications, du 14 décembre 2012 ;

b) procéder à l'annonce de leur détachement sur le territoire cantonal, conformément à l'article 6 de la loi fédérale sur les mesures d'accompagnement applicables aux travailleurs détachés et aux contrôles des salaires minimaux prévus par les contrats-types de travail, du 8 octobre 1999.

[3] Lors du détachement, ils doivent être en mesure d'établir en tout temps avoir procédé conformément à l'alinéa 2.

[4] Le Conseil d'Etat peut prévoir un système électronique permettant de s'assurer du respect des procédures visées à l'alinéa 2.

Chapitre III Exercice des professions

Section 1 Dispositions communes

Art. 18 Obligations relatives aux voitures

[1] Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être :

a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie ;
b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire.

[2] Afin de limiter progressivement les émissions de CO_2, les voitures utilisées doivent :

a) dès le 1er juillet 2024, avoir une efficacité énergétique correspondant aux catégories étiquette-énergie A, B, C ou D ;
b) dès le 1er juillet 2027, avoir une efficacité énergétique correspondant à la catégorie étiquette-énergie A ;
c) dès le 1er juillet 2030, ne plus émettre de CO_2.

[3] Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que VTC, l'équipement visé à l'article 21, alinéa 1, lettres b et c, de la présente loi doit être retiré. Durant le changement d'affectation, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2.

[4] Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.

[5] Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un appareil permettant d'émettre des quittances physiques ou électroniques. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.

Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients

[1] Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir un comportement, une tenue et une conduite corrects. Sa voiture doit en outre répondre à toutes les garanties de commodité et de propreté.

[2] Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap.

[3] Tout chauffeur doit, sur demande des clients, présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification.

[4] Les chauffeurs et les entreprises doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.

[5] Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client ; elle peut être émise sous forme électronique. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés.

[6] Le chauffeur ou l'entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des **VTC** doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés.

[7] Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent, à moins que cela soit manifestement disproportionné.

Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis

Art. 20 Usage du domaine public

[1] Tout taxi en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public, lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :

a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients ;
b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun ;
c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

[2] Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap.

[3] Tout taxi en service qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.
[4] Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques pour l'aménagement des stations de taxis visé à l'alinéa 2. Il peut, pour des motifs de police liés à l'ordre public, restreindre provisoirement le droit d'utiliser les voies réservées aux transports en commun visées à l'alinéa 1, lettre b, ou interdire définitivement l'accès des taxis à certains tronçons.

Art. 21 Obligations relatives aux voitures

[1] Tout taxi en service **doit être** muni en permanence d'un équipement composé :

a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif alternatif reconnu pour calculer le prix des courses ;
b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé, respectivement si le tarif I ou II est appliqué ;
c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie.

[2] Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement.

Art. 22 Prix des courses

[1] Selon le choix des clients, le prix de la course est déterminé :

a) par le compteur horokilométrique ou un dispositif alternatif reconnu, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny ;
b) par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales ;
c) par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport.

[2] Le prix de la course fixé selon l'alinéa 1, lettre b ou c, ne peut excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique ou un dispositif alternatif reconnu. Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course.

[3] Le Conseil d'Etat fixe les tarifs et suppléments maximaux des courses visées à l'alinéa 1, lettre a, ainsi que les prix forfaitaires, les lieux de départ et zones de destination visés à l'alinéa 1, lettre b.

Art. 23 Obligations vis-à-vis des clients

[1] Les chauffeurs de taxi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'Etat.

[2] Le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celle-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettres a, b, ou c, de la présente loi.

[3] Les courses doivent être effectuées en suivant l'itinéraire économiquement le plus avantageux, sauf demande expresse du client.

Section 3 Droits et obligations spécifiques aux VTC

Art. 24 Usage du domaine public

[1] Les VTC ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public ; elles ne peuvent ni circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client.

[2] Les VTC ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.

[3] Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.

Art. 25 Obligations relatives aux voitures

Les VTC ne peuvent être équipées de caractéristiques créant une confusion avec les taxis ou de signes distinctifs susceptibles de provoquer du « hélage ».

Art. 26 Prix des courses

Les prix des courses des VTC sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'entreprise de transport. L'accord sur le prix maximal doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.

Section 4 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport

Art. 27 Obligations générales

Principes

[1] Il est interdit à l'entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.

[2] Toute entreprise doit s'assurer que les taxis utilisés, respectivement les VTC utilisées ou mises à disposition dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

[3] L'entreprise offrant des services de transport doit en outre s'assurer que les chauffeurs qu'elle emploie respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution.

Art. 28 Obligations vis-à-vis du personnel

[1] Les entreprises de transport respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.

[2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Art. 29 Tenue d'un registre

[1] Toute entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives :

a) aux chauffeurs de taxi qu'elle emploie, respectivement les chauffeurs de VTC qu'elle emploie ou auxquels elle met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes ;
b) aux taxis, respectivement aux VTC qu'elle utilise pour offrir sa prestation
c) aux VTC qu'elle met à disposition d'entreprises ou de chauffeurs ;
d) aux entreprises de diffusion de courses et aux entreprises de transport avec lesquels elle collabore ;

e) aux indications figurant sur les quittances, si elle offre des services de transport.

[2] Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives.

[3] Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.

Section 5 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de diffusion de courses

Art. 30 Obligations générales

[1] Il est interdit à une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.

[2] Toute entreprise de diffusion de courses doit, en outre :

a) garantir la fiabilité et la qualité du service ;
b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

[3] Les entreprises de diffusion de courses de taxi contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département peut fixer les modalités de coordination nécessaires.

Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel

[1] Les entreprises de diffusion de courses respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.

[2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Art. 32 Tenue d'un registre

[1] Toute entreprise de diffusion de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives :

a) aux chauffeurs et entreprises de transport avec lesquels elle collabore ;
b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.

[2] Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises.

[3] Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.

Chapitre IV Aéroport international de Genève

Art. 33 Prescriptions autonomes

[1] L'Aéroport international de Genève a la compétence de réglementer l'accès des taxis et des VTC à son périmètre.

[2] Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut :

a) définir une zone de son périmètre exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance ;
b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients ;
c) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée ;
d) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations ;
e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public, stationne hors de la zone de prise en charge, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.

[3] Pour les services de VTC, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut :

a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux VTC, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée ;
b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance, notamment pour contrôler que la prise en charge de clients n'intervient que sur réservation ou commande préalable ;
c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients ;
d) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge ;
e) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations ;
f) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public ou stationne hors de la zone de prise en charge.

[4] Le règlement de l'Aéroport international de Genève ainsi que ses modifications ultérieures ne sont valables qu'après leur approbation par le Conseil d'Etat.

[5] Les décisions rendues par l'Aéroport international de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41 de la présente loi.

Chapitre V Milieux professionnels et usagers

Art. 34 Consultation

[1] Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire :

a) les milieux professionnels représentant les chauffeurs et entreprises visés à l'article 2, alinéa 1 de la présente loi ;
b) les groupements d'usagers représentant notamment les besoins particuliers de clients.

[2] Les représentants peuvent également formuler des propositions à l'attention du département.

Chapitre VI Emoluments et taxe annuelle

Art. 35 Emoluments

[1] Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations et des immatriculations, ainsi que pour ses contrôles.

[2] Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.

Art. 36 Taxe annuelle

[1] En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une autorisation au sens de l'article 13 de la présente loi paie une taxe annuelle de 1 400 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'autorisation d'usage accru du domaine public, sous réserve de révocation, retrait ou caducité de l'autorisation.

[2] Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.

[3] Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit.

[4] Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation.

Chapitre VII Contrôle

Art. 37 Obligation de collaborer

[1] Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles.

[2] Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leurs véhicules et de fournir leurs données de géolocalisation.

Art. 38 Constats d'infraction

Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution sont compétents pour dresser les constats d'infraction.

Chapitre VIII Données personnelles

Art. 39 Traitement des données personnelles

Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

Chapitre IX Mesures et sanctions

Art. 40 Dispositions pénales

[1] La violation des prescriptions de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution fait l'objet d'une amende de 200 francs à 20 000 francs.

[2] La violation commise au sein d'une personne morale, dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs.

[3] La négligence, la tentative et la complicité sont punissables.

Art. 41 Mesures administratives

[1] Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40 de la présente loi, les mesures suivantes peuvent être prises :

Interdiction de poursuivre la course

[2] Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution peuvent empêcher la poursuite d'une course illicite, telle qu'effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions légales.

Interdiction de poursuivre l'activité et retrait de l'autorisation d'exploiter

[3] Le département peut faire interdiction à une entreprise de transport ou de diffusion de courses de poursuivre son activité si elle ne respecte pas les

obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'exécution, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.

[4] En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10, et l'article 14, alinéa 3, de la présente loi sont applicables pour le surplus.

[5] En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11 de la présente loi ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision.

Suspension et retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou de la carte professionnelle

[6] Le département peut, sans préjudice de la mesure visée à l'alinéa 2, prononcer :

a) la suspension de l'autorisation pour une durée de 1 à 5 mois ;
b) le retrait de l'autorisation ;
c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 1 à 5 mois ;
d) le retrait de la carte professionnelle.

[7] Si, dans les 3 ans qui précèdent la violation de la loi, le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction est au moins une suspension de 2 mois. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction est au moins une suspension de 3 mois.

[8] Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans carte professionnelle ou sans autorisation d'usage accru du domaine public ainsi que les infractions aux conditions de travail et de prestations sociales en usage.

[9] La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait. Il en va de même des plaques d'immatriculation d'une VTC, lorsque la carte professionnelle de son détenteur a été suspendue ou retirée.

[10] Le département peut requérir l'intervention des agents de la force publique pour exécuter les mesures administratives prononcées.

Art. 42 Prescription

[1] L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.

[2] Il en va de même des mesures administratives prises en application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

Chapitre X Dispositions finales et transitoires

Art. 43 Dispositions d'application

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Art. 44 Clause abrogatoire

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est abrogée.

Art. 45 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 46 Dispositions transitoires

Procédures en cours

[1] Toute requête en délivrance d'une autorisation ou d'une immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière.

Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur

[2] La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de VTC délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi.

[3] Sur demande, le département délivre aux personnes qui ont réussi les examens sous l'égide de la loi susmentionnée ou de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005 le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondant à la carte professionnelle initialement obtenue.

Entreprises de transport

[4] L'entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit requérir, dans

un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité.

Entreprises de diffusion de courses

[5] L'entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit requérir, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité.

Autorisations d'usage accru du domaine public et immatriculations de taxis et de VTC

[6] Les autorisations d'usage accru du domaine public délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée en vigueur de la présente loi.

[7] Les plaques d'immatriculation de taxis correspondant aux autorisations d'usage accru du domaine public ainsi que celles de VTC sont réputées délivrées en application de la présente loi.

Interdiction de la mise à disposition des autorisations d'usage accru du domaine public

[8] Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public qui met à disposition d'une entreprise ou d'un chauffeur tiers son taxi, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante à l'autorisation doit dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi :

a) faire un usage personnel et effectif de l'autorisation en tant que chauffeur indépendant ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1, de la présente loi ; ou
b) restituer au département l'autorisation dont il ne veut ou ne peut faire un usage personnel et effectif.

[9] En cas de non-respect de l'alinéa 8, le département prononce la contravention visée à l'article 40 de la présente loi ainsi que la caducité de toutes les autorisations d'usage accru du domaine public accordées au contrevenant et ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes.

Attribution des autorisations restituées ou caduques

[10] Le département peut attribuer l'autorisation d'usage accru du domaine public à la personne physique ou morale qui en était l'utilisateur effectif au moment du dépôt de la présente loi, s'il en est toujours l'utilisateur au moment de l'adoption de la loi, en fait la requête et réalise les conditions de délivrance visées à l'article 13, alinéa 5, de la présente loi.

Art. 47 Modifications à une autre loi

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (LCP – rs/GE D 3 05) est modifiée comme suit :

Art. 426, al. 2, lettre d (nouvelle)

[2] Le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou en partie de l'impôt :

d) les véhicules spécialement aménagés pour le transport professionnel de personnes en situation de handicap utilisés pour exercer les activités régies par la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du [*à compléter*], pour une durée correspondant aux frais de transformation engagés.

Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) 19.02.2020

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
Chapitre I Dispositions générales	***Chapitre I Dispositions générales***
Art. 1 But [1] La présente loi a pour objet de réglementer les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, en tant que services complémentaires à ceux offerts par les transports publics. [2] Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois. [3] La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique.	***Art. 1 But*** *[1] La présente loi a pour objet de réglementer et promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité.* *[2] Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement, des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière des conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.* **Loyauté commerciale et charges sociales**
Art. 2 Champ d'application La présente loi et ses dispositions d'application régissent exclusivement : a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique; b) l'activité des intermédiaires entre les clients et les chauffeurs, exercée dans le canton de Genève ou y déployant ses effets. **Seulement taxis et VTC**	***Art. 2 Champ d'application*** *[1] La présente loi s'applique aux activités exercées, sur le territoire cantonal, par :* *a) les chauffeurs de taxi;* *b) les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur;* *c) les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique;* *d) les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique.* *[2] Elle ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié:* *a) aux personnes en situation de handicap;* *b) aux personnes malades ou blessées, lorsque le transport est réalisé au moyen de véhicules visés à l'article 4, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes du 6 mai 1981;* *c) aux travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
	assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise; *d) aux écoliers;* *e) aux détenus.*
Art. 3 Autorités compétentes Le Conseil d'Etat désigne le département chargé de l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution (ci-après : département) en coordination avec les autres départements concernés.	***Art. 3 Autorités compétentes*** *[1] Le département chargé de la régulation du commerce (ci-après : le département) est l'autorité cantonale d'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.* *[2] Sont réservées les dispositions spéciales désignant d'autres autorités.*
Renforcement collaboration entre autorités	***Art. 4 Entraide administrative*** *[1] Les autorités compétentes dans les domaines visés à l'article 1, al. 2 et celles participant à l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution ainsi que l'Aéroport International de Genève et les caisses de compensations concernées collaborent entre eux. Ils se transmettent mutuellement les renseignements et documents en tant que cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches.* *[2] Concernant les offreurs externes, le département peut également échanger avec l'autorité compétente du lieu de provenance.*
Art. 4 Définitions La terminologie utilisée par la présente loi et ses dispositions d'application répond aux définitions suivantes : a) « taxi » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération, offrant une complémentarité en matière de service public, bénéficiant de l'usage accru du domaine public conformément à la présente loi ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »; b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale	***Art. 5 Définitions*** *Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par :* *a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »;* *b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi »;*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants; d) « diffuseur de courses » : toute personne physique ou toute entreprise, quelle que soit sa forme juridique, qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course. **Entreprise de transport égalememt si "bail à ferme"**	*c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou met une ou plusieurs voitures à la disposition d'une entreprise, respectivement à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;* *d) « exploitant d'entreprise de diffusion de courses » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course.*
Chapitre II Exercice des professions **Section 1 Chauffeurs**	***Chapitre II Accès aux professions***
Art. 5 Carte professionnelle de chauffeur [1] La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte. [2] La carte professionnelle est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant : a) a l'exercice des droits civils; b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé; c) est titulaire du permis de conduire depuis au moins 3 ans; d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes; e) n'a pas fait l'objet, dans les 5 ans précédant la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. [3] La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur est soumise en sus à	***Art. 6 Principes*** *[1] L'exercice des professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de VTC, d'exploitant d'entreprises de transport et de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable.* *[2] Les voitures utilisées dans le cadre de ces professions doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14 de la présente loi, le droit fédéral étant réservé.* *[3] Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant respect des conditions d'octroi.* *[4] Après octroi d'une autorisation ou immatriculation, le titulaire est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de délivrance. Le département peut en tout temps vérifier la réalisation desdites conditions.*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
la réussite des examens prévus à l'article 6. [4] Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'alinéa 2, lettre e, peuvent également donner lieu à révocation.	***Section 1 Chauffeurs*** ***Art. 7 Carte professionnelle*** ***Principes*** *[1] La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession de chauffeur de taxi ou de chauffeur de VTC, conformément à la catégorie dans laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet quant à elle d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de VTC.* *[2] La carte professionnelle est munie d'éléments de sécurité. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter.* ***Conditions de délivrance*** *[3] La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant :* *a) a l'exercice des droits civils;* *b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou employé;* *c) est titulaire du permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs précédant le dépôt de la requête;* *d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;* *e) n'a pas fait l'objet, dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'État;* *f) est titulaire du diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC;* *g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent.* *[4] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de la carte professionnelle de chauffeur.* ***Révocation***

Taxis peut également devenir VTC

Obligation vis-à-vis des charges sociales

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
	[5] Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie.
	Caducité
	[6] Le département constate la caducité de la carte professionnelle lorsque son titulaire cesse son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC.
Art. 6 Examens de chauffeur [1] Le requérant qui veut exercer comme chauffeur doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession. [2] Les matières des examens portent sur : a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton; b) les obligations résultant de la loi; c) le maniement du compteur horokilométrique; d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais; e) les principes de la conduite écologique; f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap. [3] Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens, les modalités de leur organisation, les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen pour les chauffeurs de taxis et les matières des examens des chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur.	***Art. 8 Diplômes et examens*** *[1] Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de VTC doit réussir les examens attestant les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces professions.* *[2] Les matières des examens portent sur :* *a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton;* *b) les obligations résultant de la présente loi et de ses dispositions d'exécution ainsi que des connaissances élémentaires de gestion;* *c) le maniement du compteur horokilométrique;* *d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais;* *e) les principes de la conduite écologique;* *f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.* *[3] Le Conseil d'État détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur de taxi, respectivement de chauffeur de VTC.*
Art. 7 Organisation des examens Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer, sous sa surveillance, des tâches opérationnelles aux groupements professionnels intéressés ou à toute autre entité intéressée qu'il juge compétente en la matière.	***Art. 9 Organisation des examens*** *Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer des tâches à cet effet.*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
Section 2 Entreprises de transport **Art. 8 Obligation générale de s'annoncer** [1] Les entreprises de transport proposant des services de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit leur forme juridique, ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente. [2] Les entreprises de transport doivent avoir leur domicile, respectivement leur siège, en Suisse.	***Section 2 Entreprises de transport*** ***Art. 10 Autorisation d'exploiter*** ***Principe*** *[1] Les entreprises qui souhaitent exploiter différents services doivent obtenir une autorisation pour chaque activité.* ***Conditions de délivrance*** *[2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :* *a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse;* *b) est inscrite au registre du commerce;* *c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de VTC selon la catégorie des services qu'elle propose et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être une personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise;* *d) est affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent;* *e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.* *[3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.* ***Révocation*** *[4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie.* ***Caducité*** *[5] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.*

Obligation vis-à-vis des charges sociales

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
Section 3 Diffuseurs de courses **Art. 9 Obligation générale de s'annoncer** [1] Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente. [2] Les diffuseurs de courses doivent avoir leur domicile, respectivement leur siège, en Suisse.	***Section 3 Diffuseurs de courses*** ***Art. 11 Autorisation d'exploiter*** ***Principe*** *[1] Les entreprises qui souhaitent diffuser des courses de taxis et de VTC doivent obtenir une autorisation pour chaque activité.* ***Conditions de délivrance*** *[2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :* *a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse;* *b) est inscrite au registre du commerce;* *c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, ces conditions doivent être réalisées par la personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise;* *d) est affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent;* *e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.* *[3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.* ***Révocation*** *[4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie.* ***Caducité*** *[5] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque le diffuseur de courses cesse son activité.*

Renforcement obligation vis-à-vis des charges sociales

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
Section 4 Limitation du nombre de taxis	***Section 4 Immatriculations***
Art. 10 Principe [1] Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation. [2] Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique [3] Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement.	***Art. 12 Immatriculation des Taxis*** *[1] Les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.* *[2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13 de la présente loi. Chaque immatriculation correspond à une autorisation d'usage accru du domaine public.*
Art. 11 Critères d'attribution [1] Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Elles sont personnelles et incessibles. [2] Le requérant doit : a) être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise de transport de taxi, quelle que soit sa forme juridique; b) ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. [3] Le Conseil d'Etat détermine, après consultation des milieux professionnels directement concernés, les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique. **Renvoi conditions "bail à ferme"**	***Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public*** ***Principes*** *[1] Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.* *[2] Elles sont attribuées moyennant respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires.* *[3] Les autorisations d'usage accru du domaine public et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles. L'article 27, alinéas 4 et 5 de la présente loi régit la mise à disposition de voitures de taxis.* *[4] Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement et détermine les modalités d'attribution.* ***Conditions de délivrance*** *[5] L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans, lorsque le requérant :* *a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions de délivrance;* *b) n'a pas, en qualité de chauffeur ou d'exploitant d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution;* *c) s'est acquitté, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36 de la présente loi.*
Art. 11A[(1)] Taxe annuelle [1] En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, chaque détenteur d'une ou plusieurs autorisations paie une taxe annuelle ne dépassant pas 1 400 F par autorisation. [2] Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi. [3] Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa	

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
perception ainsi que de la gestion de son produit. [4] Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe annuelle pour un détenteur d'autorisation ayant installé dans son véhicule un dispositif de prise en charge d'une personne handicapée.	*[6] Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.* ***Conditions de renouvellement*** *[7] L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque :* *a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation;* *b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées.*
Art. 12 Durée de l'autorisation [1] L'autorisation est valable 6 ans. Elle est renouvelable selon les critères de l'article 11. [2] En cas de non-renouvellement, le département justifie dûment sa décision par écrit sur la base des critères établis par la loi et le règlement.	***Révocation*** *[8] Le département révoque les autorisations lorsque :* *a) l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie;* *b) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante en violation de l'interdiction mentionnée à l'alinéa 3 ou une voiture de taxi en violation des conditions fixées à l'article 27, alinéas 4 et 5 de la présente loi et de son règlement d'application.*
[3] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque : a) son titulaire y renonce par écrit; b) son titulaire ne dépose pas une requête de renouvellement avant son échéance; c) son titulaire n'en fait pas usage pendant 12 mois consécutifs de façon effective, sauf en cas d'incapacité totale de travail dûment attestée; d) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou lettre c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et que celle-ci est entrée en force. [4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'article 11, alinéa 2, lettre b, de la présente loi peuvent également donner lieu à révocation.	***Caducité*** *[9] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :* *a) son titulaire y renonce par écrit;* *b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance;* *c) son titulaire n'en fait pas un usage effectif, pendant 6 mois consécutifs, sauf en cas d'incapacité totale de travail provisoire dûment attestée par un certificat médical;* *d) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus;* *e) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force.* ***Dépôt des plaques d'immatriculation*** *[10] En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer.*
	Art. 14 Immatriculation des VTC *[1] Les VTC sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.* *[2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à une personne physique*

Age limite pour UADP

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
	ou morale lorsque cette dernière est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de VTC et en réalise toujours les conditions. *[3] Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, lorsque cette condition n'est plus remplie.* *[4] Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'État peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de VTC.*
Section 5 Offreurs externes	***Section 5 Offreurs externes***
Art. 13 Offreurs confédérés [1] Les titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes pour l'exercice des professions de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur, délivrés par l'autorité d'un autre canton, peuvent déposer des passagers dans le canton de Genève et prendre en charge de nouveaux passagers lors de la course de retour, si le lieu de destination se trouve en dehors du canton de Genève. Ils ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public. [2] Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation. Seules les conditions d'octroi de la carte professionnelle qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance peuvent être examinées. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple, rapide et gratuite pour la reconnaissance. [3] L'exercice régulier de la profession de chauffeur de taxi dans le canton de Genève nécessite l'obtention d'une autorisation d'usage accru du domaine public, selon les modalités prévues aux articles 10 et suivants.	***Art. 15 Disposition générale*** *Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20 de la présente loi.* ***Art. 16 Offreurs confédérés*** ***Course intra-cantonale*** *[1] Lorsque l'offreur confédéré entend effectuer une ou plusieurs courses dont les lieux de prise en charge et de destination se situent dans le canton de Genève, il doit se soumettre au préalable à une procédure de reconnaissance en vue de la délivrance de l'autorisation prévue à l'article 7, respectivement 10 ou 11 de la présente loi.* *[2] Le Conseil d'État définit une procédure de reconnaissance simple, rapide et gratuite. Seules les conditions qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance sont examinées. Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis, ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte.* ***Course extra-cantonale*** *[3] La procédure de reconnaissance n'est pas requise, pour effectuer des courses dont le lieu de prise en charge ou de destination se situe en dehors du canton de Genève.*
Art. 14 Offreurs étrangers Les offreurs de services de taxis et de voitures de transport avec chauffeur établis à l'étranger sont soumis aux dispositions des traités internationaux et législations d'application de droit suisse.	***Art. 17 Offreurs étrangers*** *[1] Les offreurs étrangers sont soumis aux dispositions des traités internationaux et législations d'application de droit suisse.* *[2] Les chauffeurs au bénéfice de l'accord sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, souhaitant offrir leurs services sur le territoire cantonal doivent au*

Dispositions actuellement en vigueur	Dispositions prévues dans PL LTVTC
	*préalable:* *a) se soumettre à la procédure de vérification visée à l'article 4 de la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications, du 14 décembre 2012;* *b) procéder à l'annonce de leur détachement sur le territoire cantonal, conformément à l'article 6 de la loi sur les travailleurs détachés, du 8 octobre 1999.* *[3] Lors du détachement, ils doivent être en mesure d'établir en tout temps avoir procédé conformément à l'alinéa 2.* *[4] Le Conseil d'Etat peut prévoir un système électronique permettant de s'assurer du respect des procédures visées à l'alinéa 2.*
Chapitre III Droits et obligations des chauffeurs, des exploitants d'entreprises et des diffuseurs de courses **Section 1 Dispositions générales** **Art. 15 Utilisation des voitures** [1] La carte professionnelle de chauffeur, conformément à la catégorie mentionnée, permet à son titulaire de faire usage de toute voiture répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, quel qu'en soit le détenteur. [2] Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services proposés. **Art. 16 Obligation d'informer** Tout titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur et tout titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions d'octroi.	***Chapitre III Exercice des professions*** ***Section 1 Dispositions communes*** ***Art. 18 Obligations relatives aux voitures*** *[1] Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être :* *a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie;* *b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire;* *[2] Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que VTC, l'équipement visé à l'article 21, al. 1, lettres b et c de la présente loi doit être retiré. Durant le changement d'affection, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2.* *[3] Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.* *[4] Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.* ***Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients***

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
Art. 17 Obligations générales [1] Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes. Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable nécessaire aux personnes en situation de handicap. [2] Tout chauffeur veille à appliquer les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique. [3] Tout chauffeur doit en tout temps rendre visible sa carte professionnelle à des fins d'identification par ses clients et par les agents chargés de veiller à l'application de la loi. [4] Chaque voiture doit être utilisée conformément à la catégorie à laquelle elle appartient, et doit être immatriculée et équipée comme telle. [5] Les voitures répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. Elles sont assurées pour couvrir la responsabilité du détenteur et du chauffeur en qualité de transporteur professionnel de personnes. [6] Le Conseil d'Etat détermine les informations qui doivent être obligatoirement affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des voitures.	*[1] Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir un comportement, une tenue et une conduite corrects. Sa voiture doit en outre répondre à toutes les garanties de commodité et de propreté.* *[2] Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap.* *[3] Tout chauffeur doit, sur demande des clients, présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification.* *[4] Les chauffeurs et les entreprises doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit, de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.* *[5] Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés.* *[6] Le chauffeur ou l'exploitant d'une entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des VTC doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés.* *[7] Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'ils proposent.* *[8] Le Conseil d'État fixe les indications qui doivent figurer sur la quittance et détermine les informations qui doivent être affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules. Il peut également prévoir des indications à afficher sur les lieux de prise en charge.*
Art. 18 Définition des prix des courses et tarifs [1] Les prix des courses sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, d'une application informatique ou de tout autre moyen électronique. Ces dispositifs doivent pouvoir être contrôlés en tout temps par le département et être visibles des passagers pendant toute la course. L'alinéa 6 est réservé. [2] Les courses sont effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client. [3] Les courses de taxis impliquant un trajet hors des frontières cantonales peuvent être rémunérées par un montant fixé librement entre le chauffeur et le client par entente préalable.	

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
[4] Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire. [5] Le Conseil d'Etat fixe les montants maximaux des tarifs des taxis, TVA incluse, pour la prise en charge, le kilomètre parcouru, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses. [6] Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés : a) librement et par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement l'exploitant; ou b) moyennant un dispositif permettant le calcul fiable du montant à percevoir en fonction notamment de la distance parcourue et du temps passé à l'intérieur du véhicule, tel que prévu à l'alinéa 1. Ce montant doit respecter les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.	
Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis	***Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis***
Art. 19 Utilisation du domaine public [1] Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi et en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :(2) a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients; b) d'utiliser les voies réservées au transport en commun;(2) c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.(2) [2] Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques. [3] Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.	***Art. 20 Usage du domaine public*** *[1] Tout taxi en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public, lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :* *a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients;* *b) d'utiliser les voies réservées au transport en commun;* *c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.* *[2] Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap.* *[3] Tout taxi en service bénéficiant d'une AUADP, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.* *[4] Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques pour l'aménagement des stations de taxis visé à l'alinéa 2. Il peut, pour des motifs de police liés à l'ordre public, restreindre provisoirement le droit d'utiliser les voies réservées aux transports en commun visées à l'alinéa 1 lettre b, ou interdire définitivement l'accès des taxis à certains tronçons.*
Art. 20 Exigences relatives aux voitures de taxis [1] Tout taxi est muni en permanence d'un équipement composé : a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses;	***Art. 21 Obligations relatives aux voitures*** *[1] Tout taxi en service est muni en permanence d'un équipement composé :* *a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses;*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé ainsi que le tarif; c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture; d) d'un système de paiement par carte bancaire; e) d'un dispositif permettant d'établir des quittances.	*b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé, respectivement si le tarif I ou II est appliqué;* *c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie.* *[2] Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement.*
[2] Les voitures sont immatriculées au moyen de plages de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Les plaques sont délivrées uniquement aux détenteurs d'une autorisation d'usage accru du domaine public. [3] Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement pour répondre aux exigences des alinéas 1 et 2.	***Art. 22 Prix des courses*** *[1] Selon le choix des clients, le prix de la course est déterminé :* *a) par le compteur horokilométrique, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny;* *b) par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales;* *c) par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport.*
Art. 21 Autres droits et obligations [1] L'enseigne « Taxi » est réservée aux seules voitures immatriculées dans cette catégorie. [2] Les chauffeurs de taxis autorisés conformément à la présente loi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, qui sont précisés par le Conseil d'Etat. [3] Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. [4] Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.	*[2] Le prix de la course fixé selon l'alinéa 1, lettre b ou c ne peut excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique. Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course.* *[3] Le compteur horokilométrique peut être remplacé par un dispositif alternatif reconnu au sens de l'article 21, alinéa 1, lettre a de la présente loi. Ce dernier doit pouvoir être contrôlé en tout temps par le département.* *[4] Le Conseil d'État fixe les tarifs et suppléments maximaux des courses visées à l'alinéa 1, lettre a ainsi que les prix forfaitaires, les lieux de départ et zones de destinations visés à l'alinéa 1, lettre b.*
	Art. 23 Obligations vis-à-vis des clients *[1] Les chauffeurs de taxi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'État.* *[2] Le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celle-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettre a, b, ou c.* *[3] Les courses doivent en outre être effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.*

Introduction de forfaits dans la tarification

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur	***Section 3 Droits et obligations spécifiques aux VTC***
Art. 22 Types de courses et utilisation du domaine public [1] Les voitures de transport avec chauffeur effectuent uniquement des courses sur commande ou réservation préalable. [2] Il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur d'accepter une course lorsque les chauffeurs de voitures de transport sont hélés par un client. Les voitures de transport avec chauffeur peuvent prendre une course transmise par un diffuseur de courses lorsqu'elles circulent. [3] Les voitures de transport avec chauffeur ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public. Le Conseil d'Etat peut prévoir des autorisations d'usage accru du domaine public temporaires et exceptionnelles.	***Art. 24 Usage du domaine public*** *[1] Les voitures de transport avec chauffeur ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public; elles ne peuvent ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette attente, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client.* *[2] Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.* *[3] Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.*
Exigences supplémentaires à l'egard des VTC	
Art. 23 Immatriculations et limitations [1] Les voitures de transport avec chauffeur sont caractérisées par des plages de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis. [2] La délivrance de l'immatriculation est subordonnée à la condition de ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. Le département atteste de cette vérification. [3] Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.	***Art. 25 Obligations relatives aux voitures*** *Les VTC ne peuvent être équipées de caractéristiques créant une confusion avec les taxis ou de signes distinctifs susceptibles de provoquer du hélage.*
Art. 24 Moyens de paiement [1] Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement. [2] Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent	***Art. 26 Prix des courses*** *Les prix des courses des VTC sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'exploitant d'une entreprise de transport. L'accord sur le prix doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
obligatoirement figurer sur la quittance. **Section 4 Droits et obligations spécifiques aux exploitants d'entreprises de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur** **Art. 25 Obligations générales** [1] Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, veille, en sa qualité de dirigeant effectif, à ce que les chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise respectent toutes les dispositions légales qui leur sont applicables. [2] Les exploitants d'entreprises respectent, pour autant qu'elle existe, la convention collective de travail ou, subsidiairement et pour autant qu'il existe, le contrat-type de travail. [3] Les exploitants d'entreprises respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département leur demande en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente. [4] Les entreprises de transport veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent, à moins que cela ne soit manifestement disproportionné. **Encadrement du bail à ferme**	***Section 4 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport*** ***Art. 27 Obligations générales*** ***Principes*** *[1] Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.* *[2] Tout exploitant doit s'assurer que les voitures utilisées ou louées dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution.* *[3] L'exploitant offrant des services de transport doit en outre s'assurer, en sa qualité de dirigeant effectif, que ses chauffeurs respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution.* ***Mise à disposition de taxis*** *[4] Lorsque la relation entre un exploitant au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public et un chauffeur n'est pas soumise à un contrat de travail au sens de l'article 319 CO ou de l'article 10 LPGA, la mise à disposition d'un taxi n'est autorisée qu'aux conditions suivantes:* *a) elle doit être annoncée auprès de l'autorité cantonale compétente;* *b) ses conditions doivent faire l'objet d'un contrat écrit et elle ne doit pas procurer à l'exploitant un rendement excessif;* *[5] Si la mise à disposition mentionnée à l'alinéa 4 porte sur un taxi dont l'exploitant partage l'usage avec un autre chauffeur, elle est soumise aux conditions additionnelles suivantes:* *a) elle ne peut être accordée qu'à un seul autre chauffeur* *b) l'exploitant, titulaire de l'autorisation d'usage accru du domaine public, doit pouvoir justifier en tout temps qu'il est personnellement l'utilisateur principal de son taxi;* *[6] Le Conseil d'Etat fixe le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif.* ***Art. 28 Obligations vis-à-vis du personnel*** *[1] Les entreprises de transport respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
	[2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.
Art. 26 Tenue d'un registre [1] Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, tient à jour un registre contenant les informations utiles relatives : a) aux voitures dont l'entreprise fait usage; b) aux chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise. [2] Le registre peut être consulté par le département en tout temps. [3] Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre. [4] Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.	***Art. 29 Tenue d'un registre*** *[1] Tout exploitant d'une entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives aux :* *a) chauffeurs de taxis ou de VTC qu'il occupe ou des chauffeurs auxquels il met à disposition des VTC;* *b) voitures qu'il utilise pour offrir sa prestation de transport ou les VTC qu'il met à disposition;* *c) diffuseurs de courses et entreprises de transport avec lesquels il collabore;* *d) indications figurant sur les quittances, pour les entreprises offrant des services de transport uniquement.* *[2] Il doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives.* *[3] Le Conseil d'État définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.*
Section 5 Droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses	***Section 5 Droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses***
Art. 27 Attribution des courses Les diffuseurs de courses ne sont pas autorisés à attribuer des courses à des chauffeurs qui ne sont pas au bénéfice des autorisations et permis nécessaires pour exercer leur activité, ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences posées par la présente loi et ses dispositions d'application.	***Art. 30 Obligations générales*** *[1] Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.* *[2] Tout diffuseur de courses doit, en outre :* *a) garantir la fiabilité et la qualité du service;* *b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
Art. 28 Respect du droit du travail Les diffuseurs de courses respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.	*au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.* *[3] Les diffuseurs de courses de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.*
Art. 29 Obligations générales [1] Tout diffuseur de courses doit répondre aux obligations suivantes : a) garantir la fiabilité et la qualité du service; b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988. [2] Les diffuseurs de courses de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires. [3] Le diffuseur de courses veille à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'il propose. [4] Le diffuseur de courses qui propose différents types de services doit prendre toutes dispositions utiles afin que l'exercice de ses activités ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services	***Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel*** *[1] Les diffuseurs de courses respectent, la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.* *[2] Ils respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.*
Art. 30 Tenue d'un registre [1] Tout diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives: a) aux chauffeurs et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore; b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage. [2] Le département peut consulter le registre en tout temps. [3] Sur demande, le diffuseur de courses remet au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre. [4] Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.	***Art. 32 Tenue d'un registre*** *[1] Tout diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives aux :* *a) chauffeurs et entreprises de transport avec lesquels il collabore;* *b) voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.* *[2] Il doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises.* *[3] Le Conseil d'État définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
Chapitre IV Accès à l'Aéroport international de Genève	***Chapitre IV Aéroport international de Genève***
Art. 31 Conditions d'accès [1] L'Aéroport international de Genève a la compétence de réguler l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre. [2] Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de taxis : a) définir une zone de son périmètre, avec un accès prioritaire, exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients; c) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée; d) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone réservée, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation dans la zone réservée, s'il viole le devoir de courtoisie ou crée un trouble à l'ordre public, s'il refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou s'il ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs. [3] Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de voitures de transport avec chauffeur : a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée; b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients; d) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge; e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone de prise en charge, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une	***Art. 33 Prescriptions autonomes*** *[1] L'Aéroport international de Genève a la compétence de réglementer l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.* *[2] Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport peut :* *a) définir une zone de son périmètre, avec un accès prioritaire, exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;* *b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients;* *c) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée;* *d) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations;* *e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.* *[3] Pour les services de VTC, le règlement de l'Aéroport peut :* *a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux VTC, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée;* *b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;* *c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients;* *d) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge;* *e) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations;* *f) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation ou crée un*

Dispositions actuellement en vigueur	Dispositions prévues dans PL LTVTC
mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation ou s'il crée des troubles à l'ordre public dans la zone de prise en charge.	*trouble à l'ordre public.*
	[4] Le règlement, ainsi que les modifications ultérieures ne sont valables qu'après leur approbation par le Conseil d'État.
	[5] Les décisions rendues par l'Aéroport international de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41 de la présente loi.
Chapitre V Emoluments	***Chapitre V Milieux professionnels***
Art. 32 Principes	***Art. 34 Consultation et participation des milieux professionnels***
[1] L'examen des demandes de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance d'une immatriculation, les décisions des services compétents, les examens professionnels, les annonces prévues par la présente loi et les actes nécessaires à son exécution donnent lieu à la perception d'émoluments, mis à la charge du bénéficiaire de la prestation.	*[1] Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire, les représentants désignés par les milieux professionnels visés à l'article 2, alinéa 1 de la présente loi.*
[2] Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.	*[2] Ces derniers peuvent également formuler des propositions à son attention.*
	Chapitre VI Emoluments et taxes
	Art. 35 Emoluments
	[1] Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations, des immatriculations ainsi que pour ses contrôles.
	[2] Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.
	Art. 36 Taxe annuelle
	[1] En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une AUADP au sens de l'article 13 de la présente loi paie une taxe annuelle de 1 400 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'AUADP, sous réserve de révocation, retrait ou caducité de l'AUADP.
	[2] Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.
	[3] Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit.

Validation préalable du reglement de l'AIG par le CE

Dispositions actuellement en vigueur	Dispositions prévues dans PL LTVTC
	[4] *Il prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation.*
	Chapitre VII Contrôle
	Art. 37 Obligation de collaborer
	[1] *Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles.*
	[2] *Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leur véhicule.*
	[3] *Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux.*
	Art. 38 Constats d'infraction
	Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution sont compétents pour dresser les constats d'infraction.
Renforcement des contrôles	***Chapitre VIII Données personnelles***
	Art. 39 Traitement des données personnelles
	Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.
Chapitre VI Mesures et sanctions	***Chapitre IX Mesures et sanctions***
Art. 33 Compétence	***Art. 40 Dispositions pénales***
[1] Le département est l'autorité compétente pour décider des mesures et sanctions relatives à l'application de la présente loi. Sont réservées les dispositions spéciales	[1] *La violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, fait l'objet d'une amende de 200 francs à 20 000 francs.*
	[2] *La violation commise au sein d'une entreprise, dans l'exercice d'activités*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
de la loi qui désignent d'autres autorités, de même que les mesures et sanctions prévues par d'autres lois. 2 Le département est compétent pour aviser les autorités compétentes des autres cantons, en cas d'infractions à la présente loi, à son règlement d'application et aux dispositions de la législation du lieu de provenance d'un offreur externe.	*commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs.* *3 La négligence, la tentative et la complicité sont punissables.*
Art. 34 Obligation de collaborer 1 Les personnes et entreprises régies par la présente loi sont tenues de prêter leur concours lors des contrôles réalisés par les agents autorisés aux fins de veiller à la bonne application de la loi, notamment en se légitimant, en répondant aux demandes d'informations et en fournissant toutes pièces utiles requises. 2 Les chauffeurs et les entreprises détentrices de voitures sont tenus de permettre en tout temps à l'autorité compétente d'inspecter les voitures pour contrôler leur conformité à la législation en vigueur.	***Art. 41 Mesures administratives*** *1 Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40 de la présente loi, les mesures suivantes peuvent être prises :* ***Interdiction de poursuivre la course*** *2 Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution peuvent empêcher la poursuite d'une course illicite, telle qu'effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'AUADP ou au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions légales.*
Art. 35 Constat d'infraction 1 Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions. 2 Le département affecte du personnel dont la mission spécifique est le contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses.	***Interdiction de poursuivre l'activité et retrait de l'autorisation d'exploiter*** *3 Le département peut faire interdiction à une entreprise de transport ou de diffusion de courses de poursuivre son activité si elle ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'exécution, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.* *4 En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10 et l'article 14, alinéa 3 sont applicables pour les surplus.* *5 En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11 de la présente loi ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision.*
Art. 36 Mesures 1 Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application peuvent empêcher la poursuite d'une course effectuée au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions pour servir au transport professionnel de personnes, que ce soit comme taxi ou comme voiture de transport avec chauffeur, ou d'une course effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation prévues par la présente loi. 2 Le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses ou à une entreprise de transport de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit. 3 Ces mesures interviennent sans préjudice des sanctions prévues aux articles 37 et	***Suspension et retrait de l'AUADP ou de la carte professionnelle*** *6 Le département peut, sans préjudice de la mesure visée à l'alinéa 2, prononcer :* *a) la suspension de l'AUADP pour une durée de 1 à 5 mois;* *b) le retrait de l'AUADP;* *c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 1 à 5 mois;* *d) le retrait de la carte professionnelle.* *7 Si, dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission, le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction est*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
38. **Art. 37 Suspension et retrait de la carte** professionnelle ou de l'autorisation [1] En cas de violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, le département peut prononcer, sans préjudice de l'amende prévue à l'article 38, l'une des mesures suivantes : a) la suspension de l'autorisation d'usage accru du domaine public pour une durée de 7 jours à 6 mois; b) le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public; c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 7 jours à 6 mois; d) le retrait de la carte professionnelle. [2] Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction sera au moins une suspension de 30 jours. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction sera au moins une suspension de 60 jours. [3] Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans autorisation et les infractions aux conditions de travail en usage. [4] La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès du service compétent, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait. [5] En cas de retrait de la carte professionnelle prononcé à l'encontre d'un chauffeur, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de carte pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision. **Art. 38 Dispositions pénales** [1] Indépendamment du prononcé d'une mesure administrative, celui qui viole les prescriptions de la loi ou ses dispositions d'exécution sera puni d'une amende de 200 F à 20 000 F. [2] Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà été condamné par une amende devenue exécutoire en raison d'une violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, l'amende sera d'au moins 500 F. S'il a fait l'objet de plusieurs condamnations devenues exécutoires, elle sera d'au moins 1 000 F. [3] L'acte ou l'omission commis au sein d'une entreprise dans l'exercice d'activités	*au moins une suspension de 2 mois. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction est au moins une suspension de 3 mois.* *[8] Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans carte professionnelle ou sans AUADP ainsi que les infractions aux conditions de travail et de prestations sociales en usage.* *[9] La suspension ou le retrait de l'AUADP implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait.* *[10] Le département peut requérir l'intervention des agents de la force publique pour exécuter les mesures administratives prononcées.* ***Art. 42 Prescription*** *[1] L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.* *[2] Il en va de même des mesures administratives prises en application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
commerciales conformes à ses buts est imputé à l'entreprise s'il ne peut être imputé à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende sera d'au moins 1 000 F et pourra être portée à 200 000 F. [4] Lorsque la violation de la loi ou de ses dispositions d'exécution a permis au contrevenant de réaliser indûment une part de chiffre d'affaires, le montant de l'amende prononcée à l'encontre du bénéficiaire correspond au moins à cette part. En dérogation à l'alinéa 3, la personne morale est sanctionnée lorsqu'elle est le bénéficiaire final de ces montants, sans préjudice de l'amende qui peut être prononcée contre la personne physique à laquelle le manquement peut être imputé. Les limites maximales fixées aux alinéas 1 et 3 ne sont pas applicables. [5] Pour fixer la quotité de l'amende, outre les seuils prévus par le présent article, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité, ainsi que des gains ou des économies réalisés grâce au comportement incriminé. [6] L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.	
Chapitre VII Dispositions finales et transitoires	***Chapitre X Dispositions finales et transitoires***
Section 1 Dispositions finales	
Art. 39 Dispositions d'application Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi.	***Art. 43 Dispositions d'application*** *Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi.*
Art. 40 Clause abrogatoire La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (ci-après : la loi sur les taxis et limousines), du 21 janvier 2005, est abrogée.	***Art. 44 Clause abrogatoire*** *La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016 est abrogée.*
Art. 41 Entrée en vigueur Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.	***Art. 45 Entrée en vigueur*** *Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.*
Section 2 Dispositions transitoires	
Art. 42 Bilan de l'impact de la loi	***Art. 46 Dispositions transitoires*** ***Procédures en cours*** *[1] Toute requête en délivrance d'une autorisation ou immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière.* ***Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur***

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
Le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil un rapport écrit circonstancié sur l'application de la présente loi et notamment son impact sur le revenu des chauffeurs de taxis et de voitures de transport avec chauffeur 2 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. **Art. 43 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants** [1] Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi, cas échéant avec la mention correspondant à la profession de chauffeur de taxi. [2] Si l'activité du chauffeur est suspendue de manière provisoire lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, notamment au motif d'un retrait provisoire de son permis de conduire, il ne perd pas le droit à se voir délivrer la carte professionnelle de chauffeur. [3] Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant qu'exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique. **Art. 44 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousines** Tout titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession à la tête d'une entreprise est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 8 de la présente loi. **Art. 45 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis** Tout exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service public, respectivement de taxis privés au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective son activité est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 9 de la présente loi	*[2] La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de VTC délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi.* *[3] Sur demande, le département délivre au titulaire de la carte professionnelle le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondante à sa carte.* ***Entreprises de transport*** *[4] L'exploitant d'une entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité.* ***Entreprises de diffusion de courses*** *[5] L'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité.* ***AUADP et immatriculations de taxis et de VTC*** *[6] Les AUADP délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée en vigueur de la présente loi.* *[7] Les plaques d'immatriculation de taxi correspondantes aux AUADP ainsi que celles de VTC sont réputées délivrées en application de la présente loi.*

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
Art. 46 Permis de service public [1] Les titulaires de permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voient délivrer un nombre correspondant d'autorisations d'usage accru du domaine public au sens de la présente loi, et conservent la titularité de leurs numéros d'immatriculation, pour autant qu'ils poursuivent leur activité de chauffeur de taxi, respectivement d'entreprise proposant un service de taxis. La taxe annuelle prévue par l'article 11A est due pro rata temporis de l'année en cours, à compter de la date d'entrée en vigueur de la loi.(1) [2] Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi qui exploite un taxi de service privé en qualité d'indépendant ou travaille comme employé ou fermier d'un titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi ou une entreprise de taxis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, délivrée avant le 1er juin 2015, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession peut demander une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10, dans un délai de 6 mois après son entrée en vigueur. La taxe annuelle prévue par l'article 11A est due pro rata temporis de l'année en cours, à compter de la date de délivrance de l'autorisation.(1) [3] Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. [4] La perception du montant compensatoire aux conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les 3 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de péremption. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de 12 mois suivant la date du dépôt de la requête. **Art. 47 Cession des autorisations d'usage accru du domaine public** [1] Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation. [2] La validité de la cession, qui ne peut intervenir qu'une seule fois par autorisation, est soumise à l'établissement d'un contrat écrit entre le cédant et le cessionnaire, dont un exemplaire original est obligatoirement remis au département, avant l'échéance du délai de 6 mois fixé à l'alinéa 1.	

Dispositions actuellement en vigueur	*Dispositions prévues dans PL LTVTC*
[3] La cession ne devient effective que lorsqu'elle a été enregistrée formellement par le département, qui adapte l'autorisation en conséquence. Le service compétent pour les immatriculations est informé par le département, les démarches administratives de mise en conformité des documents officiels incombant exclusivement aux parties à la cession. [4] La cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005.	

Projet de loi 12649 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC)

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
Chapitre I Dispositions générales	***Chapitre I Dispositions générales***	
Art. 1 But [1] La présente loi a pour objet de réglementer les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, en tant que services complémentaires à ceux offerts par les transports publics. [2] Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois. [3] La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique.	***Art. 1 But*** *[1] La présente loi a pour objet de réglementer et promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité.* *[2] Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement, des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière des conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.*	***L'article 1** reprend la teneur de l'article 1 de la loi actuellement en vigueur. Son **alinéa 2** précise qu'outre la garantie de la sécurité, de l'ordre public et de l'environnement, la loi se doit également de protéger les intérêts des consommateurs et des travailleurs actifs dans ce secteur, notamment en veillant au respect des prescriptions en matière de lutte contre le travail au noir.*
Art. 2 Champ d'application La présente loi et ses dispositions d'application régissent exclusivement : a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique; b) l'activité des intermédiaires entre les clients et les chauffeurs, exercée dans le canton de Genève ou y	***Art. 2 Champ d'application*** *[1] La présente loi s'applique aux activités exercées, sur le territoire cantonal, par :* *a) les chauffeurs de taxi;* *b) les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur;* *c) les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique;* *d) les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique.*	***L'article 2** énumère les professions réglementées. A teneur de l'**alinéa 1**, elles sont au nombre de 4, comme dans la loi actuellement en vigueur, soit les professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de VTC, d'exploitant d'entreprise de transport et d'exploitant d'entreprise de diffusion de courses (diffuseur de courses). Contrairement à la loi actuellement en vigueur, le présent projet de loi mentionne expressément, à l'**alinéa 2**, le transport professionnel de personnes comme étant exclu de son champ d'application, à savoir celui qui n'est pas destiné à tout public, mais « exclusivement dédié » à certaines catégories de personnes, dont celles en situation de handicap, les blessés, les détenus et les écoliers. Il est précisé que la notion*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
déployant ses effets.	*[2] Elle ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié:* *a) aux personnes en situation de handicap;* *b) aux personnes malades ou blessées, lorsque le transport est réalisé au moyen de véhicules visés à l'article 4, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes du 6 mai 1981;* *c) aux travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise;* *d) aux écoliers;* *e) aux détenus.*	*d'exclusivité est déterminante. Ainsi, les entreprises ou chauffeurs exerçant une des activités exclues du champ d'application de la loi tout en proposant également des services de transport à tout public restent pleinement soumis au présent projet de loi.*
Art. 3 Autorités compétentes Le Conseil d'Etat désigne le département chargé de l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution (ci-après : département) en coordination avec les autres départements concernés.	***Art. 3 Autorités compétentes*** *[1] Le département chargé de la régulation du commerce (ci-après : le département) est l'autorité cantonale d'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.* *[2] Sont réservées les dispositions spéciales désignant d'autres autorités.*	*Cet **article3** reprend la teneur des articles 3 et 33, alinéa 1, actuellement en vigueur et précise que le département compétent est celui chargé de la régulation du commerce, sous réserve de dispositions spéciales.*
	Art. 4 Entraide administrative *[1] Les autorités compétentes dans les domaines visés à l'article 1, al. 2 et celles participant à l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution ainsi que l'Aéroport International de Genève et les caisses de compensations concernées collaborent entre eux. Ils se transmettent mutuellement les renseignements et documents en tant que cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches.* *[2] Concernant les offreurs externes, le département peut également échanger avec l'autorité compétente*	*Cette disposition **de l'article 4** est nouvelle. Elle reprend des éléments figurant à l'article 3 et prévoit des renforcements notables. Ainsi, la collaboration initialement prévue entre autorités a été élargie à l'Aéroport international de Genève (AIG), ainsi qu'aux caisses de compensation dont l'office cantonal des assurances sociales (OCAS). Il est rappelé que la loi poursuit de nombreux intérêts publics dont la compétence relève d'autorités, respectivement d'entités distinctes. La disposition autorise des échanges mutuels de données. Il est précisé que la collaboration avec les caisses de compensation, essentielle pour vérifier le respect des prescriptions en matière d'assurances sociales, s'appuiera en outre sur les dispositions figurant dans la loi fédérale concernant des mesures en matière de lutte contre le travail au noir, du 17 juin 2005. S'agissant des offreurs externes, le nouvel article reprend*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
	du lieu de provenance.	*des éléments figurant à l'article 33, al. 2 de la loi actuellement en vigueur qui prévoit une collaboration avec l'autorité compétente du canton de provenance et élargit cette collaboration au pays de provenance, pour ce qui a trait notamment aux offreurs étrangers soumis à l'accord sur la libre circulation des personnes (ALCP).*
Art. 4 Définitions La terminologie utilisée par la présente loi et ses dispositions d'application répond aux définitions suivantes : a) « taxi » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération, offrant une complémentarité en matière de service public, bénéficiant de l'usage accru du domaine public conformément à la présente loi ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »; b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants; d) « diffuseur de courses » : toute personne physique ou toute entreprise, quelle que soit sa forme juridique, qui sert d'intermédiaire entre le	***Art. 5 Définitions*** *Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par :* *a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »;* *b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi »;* *c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la*	*Cet **article 5** reprend les définitions figurant à l'article 4 de la loi actuellement en vigueur.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.	*partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou met une ou plusieurs voitures à la disposition d'une entreprise, respectivement à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;* *d) « exploitant d'entreprise de diffusion de courses » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course.*	
Chapitre II Exercice des professions	***Chapitre II Accès aux professions***	
	Art. 6 Principes *[1] L'exercice des professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de VTC, d'exploitant d'entreprises de transport et de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable.* *[2] Les voitures utilisées dans le cadre de ces professions doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14 de la présente loi, le droit fédéral étant réservé.* *[3] Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant respect des conditions d'octroi.* *[4] Après octroi d'une autorisation ou immatriculation, le titulaire est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de délivrance. Le département peut en tout temps vérifier la réalisation desdites conditions.*	*Les **articles 6 à 17** du projet de loi régissent l'accès aux professions. Ils traitent des autorisations et immatriculations nécessaires, ainsi que du cas particulier des offreurs externes.* ***L'article 6** pose les règles générales en matière d'accès aux professions. L'**alinéa 1** stipule l'obligation d'obtenir au préalable une autorisation pour toutes les professions soumises au présent projet de loi, comme développé plus haut, sous point 2.1. Il est rappelé que ce système a l'avantage de permettre à l'autorité compétente de procéder à un contrôle systématique a priori des conditions d'accès, alors que le système d'annonce repose quant à lui sur la bonne foi présumée de l'administré et ne permet qu'un contrôle ponctuel a posteriori. Par ailleurs, le système de l'autorisation a également l'avantage de permettre un renforcement des mesures à l'encontre des contrevenants qui peuvent se voir retirer l'autorisation nécessaire à leur activité. Enfin, le régime de l'autorisation a également pour effet de constituer une garantie de fiabilité pour les clients ou employés concernés. L'**alinéa 2** stipule que les voitures utilisées pour le transport professionnel doivent en principe être immatriculées au moyen des numéros qui leur sont spécialement dédiés, lesquels facilitent notamment le contrôle de la police routière et des autres agents chargés de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. L'**alinéa 3** précise quant à lui que les autorisations et immatriculations sont délivrées*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
		*moyennant respect des conditions d'octroi et sont strictement personnelles. Enfin, l'**alinéa 4** reprend l'obligation figurant à l'article 16 de la loi actuellement en vigueur et institue une obligation générale d'informer sans délai l'autorité compétente de tout changement affectant les conditions de délivrance des autorisations, respectivement immatriculations. La clause précise en outre qu'un contrôle inopiné peut intervenir en tout temps.*
Section 1 Chauffeurs	***Section 1 Chauffeurs***	
Art. 5 Carte professionnelle de chauffeur 1 La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte. 2 La carte professionnelle est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant : a) a l'exercice des droits civils; b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé; c) est titulaire du permis de conduire depuis au moins 3 ans; d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes; e) n'a pas fait l'objet, dans les 5 ans précédant la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. 3 La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.	***Art. 7 Carte professionnelle*** ***Principes*** *1 La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession de chauffeur de taxi ou de chauffeur de VTC, conformément à la catégorie dans laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet quant à elle d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de VTC.* *2 La carte professionnelle est munie d'éléments de sécurité. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter.* ***Conditions de délivrance*** *3 La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant :* *a) a l'exercice des droits civils;* *b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou employé;* *c) est titulaire du permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs précédant le dépôt de la requête;* *d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;* *e) n'a pas fait l'objet, dans les 3 ans précédant le*	*Les **articles 7 à 9** du projet de loi concement l'accès à la profession des chauffeurs de taxi et des chauffeurs de VTC. Ces dispositions reprennent la teneur des articles 5 à 7 de la loi actuellement en vigueur et introduisent des nouveautés.* *Ainsi, l'**article 7, alinéa 2**, prévoit que la carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité permettant d'éviter la création de fausses cartes, l'autorité compétente ayant en effet été confrontée à plusieurs falsifications. L'**alinéa 3**, relatif aux conditions de délivrance, a également été renforcé. Il exige à la **lettre c** que le requérant soit en possession d'un permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs au moment du dépôt de la requête. Un retrait de permis pendant cette période ne doit en effet pas être toléré, le délai de 3 ans ayant pour but d'assurer une certaine expérience routière du chauffeur. S'agissant de la **lettre e**, relative aux décisions et condamnations incompatibles avec l'exercice de l'activité, le projet de loi propose de réduire la période durant laquelle ces décisions doivent être prises en compte à 3 ans au lieu de 5, pour ne pas restreindre de manière excessive l'accès à la profession aux personnes concernées. En pratique, il s'est en effet révélé délicat de refuser la délivrance de la carte professionnelle pour des condamnations prononcées 5 ans auparavant et concernant des infractions plus anciennes encore. Il est précisé que les infractions aux règles de la circulation ayant mené à un retrait de permis de conduire, ainsi que les infractions au droit pénal commun, en particulier celles contre la vie, l'intégrité corporelle, l'intégrité sexuelle ou le patrimoine, constituent des décisions et condamnations incompatibles avec l'exercice de l'activité. Enfin, le projet de loi prévoit d'introduire, à la **lettre g**, une nouvelle condition de délivrance permettant à l'autorité de procéder au contrôle du respect des prescriptions en matière d'assurances sociales. Cette nouvelle condition répond aux abus constatés en la matière. Elle exige du requérant qu'il soit à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent, soit assuré ou affilié auprès d'une caisse de*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
[4] Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'alinéa 2, lettre e, peuvent également donner lieu à révocation.	*dépôt de la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'État;* *f) est titulaire du diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC;* *g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent.* *[4] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de la carte professionnelle de chauffeur.* ***Révocation*** *[5] Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie.* ***Caducité*** *[6] Le département constate la caducité de la carte professionnelle lorsque son titulaire cesse son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC.*	*compensation, ou encore apporte la preuve qu'une demande d'affiliation est en cours. La possibilité de produire différents documents tient compte du fait que le requérant peut avoir un statut de dépendant, d'indépendant ou un statut indéterminé en attendant la décision d'affiliation. Bien que la situation du requérant puisse encore évoluer dans le temps, cette nouvelle condition permettra à l'autorité compétente d'exercer un premier contrôle, puis de vérifier ultérieurement un éventuel changement de statut, notamment en collaboration avec les caisses de compensation. L'**alinéa 5** reprend la teneur de l'article 5, alinéa 4, actuellement en vigueur, lequel prévoit que la carte professionnelle est révoquée lorsque les conditions de délivrance ne sont plus remplies. Suite à la révocation, il reviendra au chauffeur de requérir, le cas échéant, une nouvelle carte professionnelle lorsqu'il réalisera à nouveau les conditions. L'**alinéa 6** est nouveau; il traite de la caducité, soit de la fin de la carte professionnelle de chauffeur. Celle-ci est prononcée par l'autorité lorsque l'activité du titulaire cesse autrement que par le décès.*
Art. 6 Examens de chauffeur [1] Le requérant qui veut exercer comme chauffeur doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession. [2] Les matières des examens portent sur : a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton; b) les obligations résultant de la loi; c) le maniement du compteur horokilométrique; d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais;	***Art. 8 Diplômes et examens*** *[1] Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de VTC doit réussir les examens attestant les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces professions.* *[2] Les matières des examens portent sur :* *a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton;* *b) les obligations résultant de la présente loi et de ses dispositions d'exécution ainsi que des connaissances élémentaires de gestion;*	*Cet **article 8** reprend la teneur de l'article 6 actuellement en vigueur, étant précisé que les connaissances élémentaires de gestion ainsi que les compétences sociales en matière de communication ont été ajoutées aux matières des examens. Il est proposé de renoncer à mentionner les équivalences et dispenses d'examens qui seront traitées dans le règlement d'exécution, conformément aux règles prescrites par la loi fédérale sur le marché intérieur, du 6 octobre 1995 (LMI). Il est par ailleurs précisé que les examens seront à l'avenir sanctionnés au moyen d'un diplôme, afin notamment de pouvoir délivrer un titre favorisant l'employabilité de son titulaire.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
e) les principes de la conduite écologique; f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap. 3 Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens, les modalités de leur organisation, les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen pour les chauffeurs de taxis et les matières des examens des chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur.	*c) le maniement du compteur horokilométrique;* *d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais;* *e) les principes de la conduite écologique;* *f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.* *3 Le Conseil d'État détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur de taxi, respectivement de chauffeur de VTC.*	
Art. 7 Organisation des examens Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer, sous sa surveillance, des tâches opérationnelles aux groupements professionnels intéressés ou à toute autre entité intéressée qu'il juge compétente en la matière.	***Art. 9 Organisation des examens*** *Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer des tâches à cet effet.*	***L'article 9** du projet de loi correspond à l'article 7 actuellement en vigueur.*
Section 2 Entreprises de transport	***Section 2 Entreprises de transport***	
Art. 8 Obligation générale de s'annoncer 1 Les entreprises de transport proposant des services de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit leur forme juridique, ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente. 2 Les entreprises de transport doivent avoir leur domicile, respectivement leur siège, en Suisse.	***Art. 10 Autorisation d'exploiter*** ***Principe*** *1 Les entreprises qui souhaitent exploiter différents services doivent obtenir une autorisation pour chaque activité.* ***Conditions de délivrance*** *2 L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :* *a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse;* *b) est inscrite au registre du commerce;* *c) est titulaire de la carte professionnelle de*	***L'article 10** concerne l'autorisation d'exploiter une entreprise de transport. Cette disposition est totalement nouvelle, sous réserve de la reprise de la teneur de l'article 8, alinéa 2, actuellement en vigueur (domicile ou siège en Suisse). Comme mentionné plus haut sous point 2.1, l'obligation d'obtenir une autorisation garantira un meilleur contrôle des entreprises de transport. La disposition exige une inscription dans le registre du commerce et permettra de s'assurer que l'exploitant ait les compétences métiers, dispose, le cas échéant, d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse, n'ait pas fait l'objet dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête de décisions ou condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, et soit titulaire du diplôme de chauffeur. Les conditions susmentionnées correspondent aux conditions de délivrance de la carte professionnelle que l'exploitant*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
	chauffeur de taxi, respectivement de VTC selon la catégorie des services qu'elle propose et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être une personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise; *d) est affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent;* *e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.* *[3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.* ***Révocation*** *[4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie.* ***Caducité*** *[5] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.*	*d'une entreprise de transport doit avoir obtenue et qui, au moment de l'examen de la requête en autorisation d'exploiter, font l'objet d'une nouvelle vérification. S'agissant de la protection sociale de ses employés, l'autorité compétente s'assurera que l'exploitant a déclaré l'ensemble de son personnel auprès d'une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales. Elle pourra ensuite vérifier à intervalles périodiques si ces obligations sont toujours respectées. L'exploitant doit en outre garantir la conformité de son activité aux obligations qui lui incombent. Enfin, la disposition prévoit que, lorsqu'une des conditions de délivrance fait défaut, l'autorité révoque l'autorisation d'exploiter. Elle prononcera sa caducité, en cas de cessation d'activité.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
Section 3 Diffuseurs de courses **Art. 9 Obligation générale de s'annoncer** [1] Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente. [2] Les diffuseurs de courses doivent avoir leur domicile, respectivement leur siège, en Suisse.	***Section 3 Diffuseurs de courses*** ***Art. 11 Autorisation d'exploiter*** ***Principe*** *[1] Les entreprises qui souhaitent diffuser des courses de taxis et de VTC doivent obtenir une autorisation pour chaque activité.* ***Conditions de délivrance*** *[2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :* *a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse;* *b) est inscrite au registre du commerce;* *c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, ces conditions doivent être réalisées par la personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise;* *d) est affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent;* *e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.* *[3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.* ***Révocation*** *[4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie.* ***Caducité***	*A l'instar des entreprises de transport, une autorisation doit également être demandée pour pouvoir exercer en qualité de diffuseur de courses.* ***L'article 11*** *en fixe les conditions. Sous réserve de la reprise de la teneur de l'article 9, alinéa 2, actuellement en vigueur (domicile ou siège en Suisse), cette disposition est également totalement nouvelle et a été introduite pour garantir un meilleur contrôle des entreprises de diffusion de courses. Contrairement aux entreprises de transport, il n'est pas exigé de l'exploitant qu'il soit titulaire d'une carte professionnelle, dans la mesure où son activité se borne à servir d'intermédiaire entre une offre et une demande de transport. Il doit en revanche être inscrit au registre du commerce, disposer, le cas échéant, d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse et garantir à ses employés la protection sociale qui leur revient. L'exploitant doit en outre garantir la conformité de son activité aux obligations qui lui incombent. Enfin, la disposition prévoit que lorsqu'une des conditions de délivrance fait défaut, l'autorité révoque l'autorisation d'exploiter. Elle prononcera sa caducité en cas de cessation d'activité.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
	[5] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque le diffuseur de courses cesse son activité.	
Section 4 Limitation du nombre de taxis	***Section 4 Immatriculations***	
Art. 10 Principe [1] Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation. [2] Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique [3] Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement.	***Art. 12 Immatriculation des Taxis*** *[1] Les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.* *[2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13 de la présente loi. Chaque immatriculation correspond à une autorisation d'usage accru du domaine public.*	*Cet **article 12** reprend la teneur des articles 10, alinéa 1, et 20, alinéa 2, de la loi actuellement en vigueur. Elle précise que les voitures de taxis sont immatriculées au moyen de numéros qui leur sont spécialement dédiés (numéro 1 et suivants) et précise que chaque immatriculation correspond à une AUADP.*
Art. 11 Critères d'attribution [1] Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Elles sont personnelles et incessibles. [2] Le requérant doit : a) être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise de transport de taxi, quelle que soit sa forme juridique; b) ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. [3] Le Conseil d'Etat détermine, après consultation des milieux professionnels directement concernés, les modalités d'attribution en prévoyant des critères	***Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public*** ***Principes*** *[1] Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.* *[2] Elles sont attribuées moyennant respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires.* *[3] Les autorisations d'usage accru du domaine public et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles. L'article 27, alinéas 4 et 5 de la présente loi régit la mise à disposition de voitures de taxis.* *[4] Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal*	*Cet **article 13** reprend la teneur des articles 10, alinéas 2 et 3, 11 et 12, de la loi actuellement en vigueur. Le dispositif a cependant été notablement renforcé, notamment pour favoriser la rotation des AUADP, comme développé plus haut, au point 2.3. Les **alinéas 1 à 4** posent les principes applicables. Selon ces dispositions, les AUADP sont limitées en nombre et en durée, attribuées moyennant le respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires.* ***L'alinéa 3** précise que les AUADP et les plaques d'immatriculation correspondantes sont par ailleurs strictement personnelles et intransmissibles. La "location de plaques d'immatriculation" est dès lors strictement interdite. La clause précise que seules les voitures de taxis munies de telles plaques peuvent être mises à la disposition de tiers aux conditions de l'article 27, alinéas 4 et 5 du projet de loi.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique. **Art. 11A[(1)] Taxe annuelle** [1] En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, chaque détenteur d'une ou plusieurs autorisations paie une taxe annuelle ne dépassant pas 1 400 F par autorisation. [2] Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi. [3] Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit. [4] Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe annuelle pour un détenteur d'autorisation ayant installé dans son véhicule un dispositif de prise en charge d'une personne handicapée. **Art. 12 Durée de l'autorisation** [1] L'autorisation est valable 6 ans. Elle est renouvelable selon les critères de l'article 11. [2] En cas de non-renouvellement, le département justifie dûment sa décision par écrit sur la base des critères établis par la loi et le règlement.	*d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement et détermine les modalités d'attribution.* ***Conditions de délivrance*** *[5] L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans, lorsque le requérant :* *a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions de délivrance;* *b) n'a pas, en qualité de chauffeur ou d'exploitant d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution;* *c) s'est acquitté, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36 de la présente loi.* *[6] Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.* ***Conditions de renouvellement*** *[7] L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque :* *a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation;* *b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées.* ***Révocation*** *[8] Le département révoque les autorisations lorsque :* *a) l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie;* *b) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante en violation de l'interdiction mentionnée à l'alinéa 3 ou une voiture de taxi en violation des conditions fixées*	*S'agissant des conditions de délivrance des AUADP, l'**alinéa 5** prévoit que la personne requérante doit être titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport, et en réaliser toujours les conditions au moment de la requête. Cette précision permettra à l'autorité compétente de procéder à une nouvelle vérification des conditions de délivrance prévues, lesquelles comprennent également une vérification relative au respect des assurances sociales. Par ailleurs, le requérant doit s'être acquitté de la taxe annuelle pour l'année en cours. Cette précision est importante dans la mesure où nombre de titulaires d'AUADP ne règlent pas leur taxe annuelle. Enfin, comme déjà évoqué plus haut, sous point 2.3, § 3, l'AUADP n'est pas délivrée aux personnes qui commettent des infractions au présent projet de loi ou à ses dispositions d'exécution.* *Conformément à l'**alinéa 7**, les conditions susmentionnées doivent également être respectées lors des requêtes en renouvellement. Cet alinéa stipule en outre que les demandes doivent être déposées 3 mois avant l'échéance de l'AUADP, le non-respect dudit délai entraînant la caducité de l'AUADP comme spécifié infra.* *L'**alinéa 8** régit la révocation de l'AUADP. Celle-ci intervient lorsque l'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, par exemple en cas de révocation ou de retrait de l'autorisation d'exploiter. Il est précisé que, s'agissant d'une entreprise de transport, la perte de l'autorisation d'exploiter peut entraîner la révocation de toutes les AUADP délivrées en sa qualité d'entreprise de transport. La révocation de l'AUADP est également prononcée lorsque son titulaire viole l'interdiction de "louer la plaque d'immatriculation" correspondante ou met à disposition d'un tiers son ou ses taxis en violation des conditions visées à l'article 27, al. 4 et*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
[3] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque : a) son titulaire y renonce par écrit; b) son titulaire ne dépose pas une requête de renouvellement avant son échéance; c) son titulaire n'en fait pas usage pendant 12 mois consécutifs de façon effective, sauf en cas d'incapacité totale de travail dûment attestée; d) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou lettre c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et que celle-ci est entrée en force. [4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'article 11, alinéa 2, lettre b, de la présente loi peuvent également donner lieu à révocation.	*à l'article 27, alinéas 4 et 5 de la présente loi et de son règlement d'application.* ***Caducité*** *[9] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :* *a) son titulaire y renonce par écrit;* *b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance;* *c) son titulaire n'en fait pas un usage effectif, pendant 6 mois consécutifs, sauf en cas d'incapacité totale de travail provisoire dûment attestée par un certificat médical;* *d) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus;* *e) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force.* ***Dépôt des plaques d'immatriculation*** *[10] En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer.* ***Art. 14 Immatriculation des VTC*** *[1] Les VTC sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.* *[2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à une personne physique ou morale lorsque cette dernière est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de VTC et en réalise toujours les conditions.* *[3] Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, lorsque cette condition n'est plus remplie.*	*5 du présent projet de loi.* *Enfin, l'**alinéa 9** règle les cas de caducité, lesquels sont repris de l'article 12 de la loi actuellement en vigueur, et ont été complétés ou renforcés conformément au développement fait sous point 2.3. Les nouveaux cas de caducité concernent les **lettres b et d**, à savoir le dépôt tardif de la requête en renouvellement de l'AUADP et l'atteinte de la limite d'âge fixée à 75 ans révolus. Pour ce qui a trait à la durée de non-usage de l'AUADP visée à la **lettre c**, celle-ci a été non seulement réduite, mais la clause précise également que l'exception concernant l'incapacité totale de travail ne fait obstacle à la caducité de l'AUADP que dans l'hypothèse d'une incapacité de travail provisoire. Dans l'hypothèse où l'incapacité est définitive, l'AUADP doit en effet pouvoir être réattribuée.* ***L'alinéa 1** de cet **article 14** reprend la teneur de l'article 23, alinéa 1, 1re phrase de la loi actuellement en vigueur, s'agissant des numéros qui sont spécialement dédiés aux VTC (actuellement numéros 96 000, 960 000, 961 000 et 962 000). L'**alinéa 2** est nouveau et constitue un renforcement supplémentaire. L'article 23, alinéa 2 de la loi actuellement en vigueur exige uniquement que le requérant n'ait pas : « à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession ». Le projet de loi propose quant à lui de soumettre l'immatriculation des VTC à la condition que le requérant soit titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur, respectivement d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de VTC, et en réalise toujours les conditions.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
	[4] Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'État peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de VTC.	*Cette exigence s'impose en effet dans la mesure où il s'agit de s'assurer que les personnes physiques ou morales détentrices desdites immatriculations disposent également des autorisations nécessaires pour en faire usage, soit en tant que chauffeur VTC, soit en tant qu'entreprise de transport de VTC. L'**alinéa 3** prévoit quant à lui que le dépôt de la plaque peut être ordonné lorsque ces conditions ne sont plus remplies. Enfin, l'**alinéa 4**, reprend la teneur de l'article 23, alinéa 3, de la loi actuellement en vigueur concernant la possibilité de limiter provisoirement le nombre d'immatriculations de VTC pour des motifs de police liés à l'ordre public.*
Section 5 Offreurs externes	***Section 5 Offreurs externes***	
	Art. 15 Disposition générale	
	Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20 de la présente loi.	***L'article 15** est nouveau, il rappelle notamment aux taxis étrangers et confédérés que l'usage des voies de bus, stations de taxis ou encore la faculté de s'arrêter sur la voie publique pour prendre en charge un client qui les aurait spontanément hélés leur est interdite et est réservé aux seuls titulaires d'une AUADP.*
Art. 13 Offreurs confédérés [1] Les titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes pour l'exercice des professions de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur, délivrés par l'autorité d'un autre canton, peuvent déposer des passagers dans le canton de Genève et prendre en charge de nouveaux passagers lors de la course de retour, si le lieu de destination se trouve en dehors du canton de Genève. Ils ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public. [2] Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation. Seules les conditions d'octroi de la carte professionnelle qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance peuvent être examinées. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple, rapide et gratuite pour la reconnaissance.	***Art. 16 Offreurs confédérés*** ***Course intra-cantonale*** *[1] Lorsque l'offreur confédéré entend effectuer une ou plusieurs courses dont les lieux de prise en charge et de destination se situent dans le canton de Genève, il doit se soumettre au préalable à une procédure de reconnaissance en vue de la délivrance de l'autorisation prévue à l'article 7, respectivement 10 ou 11 de la présente loi.* *[2] Le Conseil d'État définit une procédure de reconnaissance simple, rapide et gratuite. Seules les conditions qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance sont examinées. Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis, ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte.*	***L'article 16** régit l'accès au marché des offreurs confédérés. La disposition proposée respecte le cadre imposé par la LMI. **L'alinéa 1** prévoit l'obligation pour les offreurs confédérés de se soumettre à une procédure de reconnaissance lorsqu'ils entendent effectuer des courses intra-cantonales, soit lorsque le lieu de prise en charge du client et son lieu de destination se situent à l'intérieur des frontières du canton. Il est précisé que la loi prévoit que cette obligation s'applique dès la première course intra-cantonale. Elle constitue de ce fait un renforcement par rapport au dispositif précédent. **L'alinéa 2** précise que la procédure de reconnaissance est simple, rapide et gratuite, comme l'exige la LMI.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
[3] L'exercice régulier de la profession de chauffeur de taxi dans le canton de Genève nécessite l'obtention d'une autorisation d'usage accru du domaine public, selon les modalités prévues aux articles 10 et suivants. **Art. 14 Offreurs étrangers** Les offreurs de services de taxis et de voitures de transport avec chauffeur établis à l'étranger sont soumis aux dispositions des traités internationaux et législations d'application de droit suisse.	***Course extra-cantonale*** *[3] La procédure de reconnaissance n'est pas requise, pour effectuer des courses dont le lieu de prise en charge ou de destination se situe en dehors du canton de Genève.* ***Art. 17 Offreurs étrangers*** *[1] Les offreurs étrangers sont soumis aux dispositions des traités internationaux et législations d'application de droit suisse.* *[2] Les chauffeurs au bénéfice de l'accord sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, souhaitant offrir leurs services sur le territoire cantonal doivent au préalable:* *a) se soumettre à la procédure de vérification visée à l'article 4 de la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications, du 14 décembre 2012;* *b) procéder à l'annonce de leur détachement sur le territoire cantonal, conformément à l'article 6 de la loi sur les travailleurs détachés, du 8 octobre 1999.* *[3] Lors du détachement, ils doivent être en mesure d'établir en tout temps avoir procédé conformément à l'alinéa 2.* *[4] Le Conseil d'Etat peut prévoir un système électronique permettant de s'assurer du respect des procédures visées à l'alinéa 2.*	*Enfin, l'**alinéa 3** reprend la teneur de l'article 13, alinéa 1, de la loi actuellement en vigueur pour ce qui a trait aux courses dites extra-cantonales, soit celles dont le lieu de prise en charge ou de dépose des clients se situe en dehors des frontières cantonales. Pour ces courses, aucune démarche administrative n'est exigée.* *L'**alinéa 1** de cet **article 17** reprend la teneur de l'article 14 de la loi actuellement en vigueur. Les alinéas 2 à 4 sont quant à eux nouveaux. Ainsi l'**alinéa 2** contient les prescriptions que les chauffeurs au bénéfice de l'accord sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, doivent au préalable respecter s'ils souhaitent offrir leurs services sur le territoire cantonal. Ils doivent à cet égard obtenir une attestation de leurs qualifications professionnelles et, le cas échéant, une attestation d'annonce au sens de la loi sur les travailleurs détachés, du 8 octobre 1999. L'**alinéa 3** précise que ces attestations doivent pouvoir être fournies en tout temps lors du détachement sur le territoire cantonal. Enfin, l'**alinéa 4** prévoit la possibilité pour le Conseil d'Etat de mettre en place une plateforme électronique susceptible de favoriser les contrôles, respectivement les moyens de preuves desdits offreurs.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
Chapitre III Droits et obligations des chauffeurs, des exploitants d'entreprises et des diffuseurs de courses **Section 1 Dispositions générales** **Art. 15 Utilisation des voitures** 1 La carte professionnelle de chauffeur, conformément à la catégorie mentionnée, permet à son titulaire de faire usage de toute voiture répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, quel qu'en soit le détenteur. 2 Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services proposés. **Art. 16 Obligation d'informer** Tout titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur et tout titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions d'octroi. **Art. 17 Obligations générales** 1 Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes. Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable nécessaire aux personnes en situation de handicap.	***Chapitre III Exercice des professions*** ***Section 1 Dispositions communes*** ***Art. 18 Obligations relatives aux voitures*** *1 Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être :* *a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie;* *b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire;* *2 Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que VTC, l'équipement visé à l'article 21, al. 1, lettres b et c de la présente loi doit être retiré. Durant le changement d'affection, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2.* *3 Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.* *4 Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.* ***Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients*** *1 Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir un comportement, une tenue et une conduite corrects. Sa voiture doit en outre répondre à toutes les garanties de commodité et de propreté.*	***Les articles 18 à 32** du projet de loi régissent l'exercice des professions (droits et obligations générales et spécifiques) et reprennent l'essentiel des dispositions figurant dans la loi actuellement en vigueur aux articles 15 à 30.* ***L'article 18** est une disposition générale. Elle reprend aux alinéas 1 et 3 les éléments figurant aux articles 17, alinéas 2, 4 et 5, 20, alinéa 1, lettre d, et 24, alinéa 1, de la loi actuellement en vigueur. Elle stipule à l'**alinéa 1** que les voitures destinées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi. Elles doivent dès lors être immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie et prévoir un système de paiement par carte bancaire.* *L'**alinéa 2** est nouveau, il permet à une voiture de taxi d'être utilisée en tant que VTC, moyennant le retrait de la bonbonne lumineuse, ainsi que du logo officiel. La clause précise que durant le changement d'affectation, les droits et obligations spécifiques aux VTC sont applicables, à l'exclusion de ceux spécifiques aux taxis.* *L'**alinéa 3** constitue une reprise, il stipule que lors de l'utilisation des voitures, les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique doivent être appliqués.* *S'agissant de **l'alinéa 4**, il est nouveau et tient compte de l'évolution de la technologie. Il prévoit que le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Il peut également créer un registre électronique central des quittances. Il est précisé que de telles modalités existent déjà dans d'autres pays. Leur mise en place permettrait à l'autorité compétente d'effectuer des contrôles efficaces et peu coûteux.* *Cet **article 19** réunit les obligations communes vis-à-vis des clients et reprend les éléments figurant aux articles 15, alinéa 2, 17, alinéas 1, 3 et 5, 21, alinéas 3 et 4, 24, 25, alinéa 4, et 29, alinéas 3 et 4, de la loi actuellement en vigueur. Il dispose notamment que tout chauffeur a un devoir de courtoisie à l'égard des clients et doit, sur demande, rendre visible sa carte professionnelle. Les courses doivent par ailleurs pouvoir être réglées par tout moyen de paiement usuel, et une quittance doit*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
[2] Tout chauffeur veille à appliquer les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique. [3] Tout chauffeur doit en tout temps rendre visible sa carte professionnelle à des fins d'identification par ses clients et par les agents chargés de veiller à l'application de la loi. [4] Chaque voiture doit être utilisée conformément à la catégorie à laquelle elle appartient, et doit être immatriculée et équipée comme telle. [5] Les voitures répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. Elles sont assurées pour couvrir la responsabilité du détenteur et du chauffeur en qualité de transporteur professionnel de personnes. [6] Le Conseil d'Etat détermine les informations qui doivent être obligatoirement affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des voitures. **Art. 18 Définition des prix des courses et tarifs** [1] Les prix des courses sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, d'une application informatique ou de tout autre moyen électronique. Ces dispositifs doivent pouvoir être contrôlés en tout temps par le département et être visibles des passagers pendant toute la course. L'alinéa 6 est réservé. [2] Les courses sont effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client. [3] Les courses de taxis impliquant un trajet hors des frontières cantonales peuvent être rémunérées par un montant fixé librement entre le chauffeur et le client par entente préalable. [4] Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire. [5] Le Conseil d'Etat fixe les montants maximaux des	*[2] Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap.* *[3] Tout chauffeur doit, sur demande des clients, présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification.* *[4] Les chauffeurs et les entreprises doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit, de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.* *[5] Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés.* *[6] Le chauffeur ou l'exploitant d'une entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des VTC doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés.* *[7] Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'ils proposent.* *[8] Le Conseil d'État fixe les indications qui doivent figurer sur la quittance et détermine les informations qui doivent être affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules. Il peut également prévoir des indications à afficher sur les lieux de prise en charge.*	*spontanément être émise, puis remise au client. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en outre en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés. Enfin, la disposition rappelle que l'exercice d'activités de taxis et de VTC doit être aménagé de telle sorte que les obligations de chacune de ces catégories puissent être respectées et ne créer aucune confusion pour les clients.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
tarifs des taxis, TVA incluse, pour la prise en charge, le kilomètre parcouru, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses. 6 Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés : a) librement et par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement l'exploitant; ou b) moyennant un dispositif permettant le calcul fiable du montant à percevoir en fonction notamment de la distance parcourue et du temps passé à l'intérieur du véhicule, tel que prévu à l'alinéa 1. Ce montant doit respecter les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat. **Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis** **Art. 19 Utilisation du domaine public** 1 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi et en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :(2) a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients; b) d'utiliser les voies réservées au transport en commun;(2) c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.(2) 2 Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques. 3 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci	***Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis*** ***Art. 20 Usage du domaine public*** *1 Tout taxi en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public, lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :* *a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients;* *b) d'utiliser les voies réservées au transport en commun;* *c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.* *2 Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap.* *3 Tout taxi en service bénéficiant d'une AUADP, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de*	***Les articles 20 à 23** régissent les droits et obligations spécifiques aux taxis.* ***L'article 20** reprend la teneur de l'article 19 de la loi actuellement en vigueur et définit l'étendue du droit d'usage accru du domaine public constituant le privilège des taxis. Selon cette disposition, le droit d'usage accru du domaine public comprend notamment l'utilisation des voies de bus portant le marquage TAXI, la faculté de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients et sur la voie publique pour prendre en charge un client le hélant dans la rue.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.	*rechercher des clients.* *[4] Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques pour l'aménagement des stations de taxis visé à l'alinéa 2. Il peut, pour des motifs de police liés à l'ordre public, restreindre provisoirement le droit d'utiliser les voies réservées aux transports en commun visées à l'alinéa 1 lettre b, ou interdire définitivement l'accès des taxis à certains tronçons.*	
Art. 20 Exigences relatives aux voitures de taxis [1] Tout taxi est muni en permanence d'un équipement composé : a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses; b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé ainsi que le tarif; c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture; d) d'un système de paiement par carte bancaire; e) d'un dispositif permettant d'établir des quittances.	***Art. 21 Obligations relatives aux voitures*** *[1] Tout taxi en service est muni en permanence d'un équipement composé :* *a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses;* *b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé, respectivement si le tarif I ou II est appliqué;* *c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie.* *[2] Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement.*	*Cet **article 21** reprend la teneur des articles 20, alinéas 1 et 3, et 21, alinéa 1, de la loi actuellement en vigueur. Il dispose que tout taxi en service doit être équipé d'un compteur horokilométrique, d'une enseigne lumineuse « Taxi » et d'un logo officiel le distinguant de toute autre voiture destinée au transport professionnel de personnes.*
[2] Les voitures sont immatriculées au moyen de plages de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Les plaques sont délivrées uniquement aux détenteurs d'une autorisation d'usage accru du domaine public. [3] Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement pour répondre aux exigences des alinéas 1 et 2.	***Art. 22 Prix des courses*** *[1] Selon le choix des clients, le prix de la course est déterminé :* *a) par le compteur horokilométrique, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny;* *b) par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales;* *c) par entente préalable entre le client et le*	*Cet **article 22** (ex article 18 de la loi actuelle) prévoit une refonte importante du système des prix des courses des taxis. Il est rappelé que, contrairement à ceux des VTC, les prix des taxis sont plafonnés par l'Etat, ce qui n'exclut pas en soi un certain dynamisme et la possibilité pour les taxis de pratiquer des prix attractifs leur permettant de faire face à la concurrence des VTC. Il s'avère toutefois qu'une fois leur taximètre paramétré au tarif maximal, les chauffeurs s'y tiennent pour la grande majorité de leurs courses. Quant aux prix à forfait, ils ne sont actuellement prévus que pour les trajets débordant des frontières cantonales. Le présent projet de loi prévoit de changer cette situation et*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
	chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport. *[2] Le prix de la course fixé selon l'alinéa 1, lettre b ou c ne peut excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique. Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course.* *[3] Le compteur horokilométrique peut être remplacé par un dispositif alternatif reconnu au sens de l'article 21, alinéa 1, lettre a de la présente loi. Ce dernier doit pouvoir être contrôlé en tout temps par le département.* *[4] Le Conseil d'État fixe les tarifs et suppléments maximaux des courses visées à l'alinéa 1, lettre a ainsi que les prix forfaitaires, les lieux de départ et zones de destinations visés à l'alinéa 1, lettre b.*	*d'accorder aux taxis la possibilité de fixer des prix forfaitaires attractifs également pour les courses effectuées à l'intérieur des frontières cantonales. Pour le surplus, l'article 22 reprend la teneur des articles 18, alinéas 1 et 3 à 5, et 20, alinéa 1, lettre a, de la loi actuellement en vigueur.* *L'**alinéa 1** reprend ainsi le principe selon lequel le prix des courses des taxis est fixé par le compteur horokilométrique ou par un système équivalent et que le canton constitue une seule zone tarifaire. Le présent projet de loi modifie toutefois légèrement cette règle en prévoyant une exception pour la commune de Céligny. Enfin, comme mentionné ci-dessus, la disposition prévoit des innovations. Elle institue des prix forfaitaires au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales, ainsi que la possibilité de fixer le prix de la course par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport pour tout trajet effectué à l'intérieur des frontières cantonales ou débordant de ces dernières. L'alinéa 1 stipule par ailleurs qu'il appartient au client de choisir entre ces différentes modalités. L'**alinéa 2** précise quant à lui qu'indépendamment des modalités choisies le prix de la course ne peut en aucun cas excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique, ce dernier devant rester enclenché lors de toute course. L'**alinéa 3** traite quant à lui du dispositif alternatif au compteur horokilométrique. Enfin, l'**alinéa 4** renvoie au règlement pour ce qui a trait aux montants maximaux, ainsi qu'aux lieux de départ et zones de destination des courses forfaitaires.*
Art. 21 Autres droits et obligations [1] L'enseigne « Taxi » est réservée aux seules voitures immatriculées dans cette catégorie. [2] Les chauffeurs de taxis autorisés conformément à la présente loi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, qui sont précisés par le Conseil d'Etat. [3] Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. [4] Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant	***Art. 23 Obligations vis-à-vis des clients*** *[1] Les chauffeurs de taxi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'État.* *[2] Le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celle-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettre a, b, ou c.* *[3] Les courses doivent en outre être effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.*	*Cette disposition **de l'article 23** reprend la teneur des articles 18, alinéas 1 et 2, et 21, alinéa 2, de la loi actuellement en vigueur. Elle stipule qu'en principe les taxis doivent accepter toutes les courses et emprunter l'itinéraire le plus avantageux.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.		
Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur	***Section 3 Droits et obligations spécifiques aux VTC***	*Les **articles 24 à 26** régissent les droits et obligations spécifiques aux VTC.*
Art. 22 Types de courses et utilisation du domaine public 1 Les voitures de transport avec chauffeur effectuent uniquement des courses sur commande ou réservation préalable. 2 Il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur d'accepter une course lorsque les chauffeurs de voitures de transport sont hélés par un client. Les voitures de transport avec chauffeur peuvent prendre une course transmise par un diffuseur de courses lorsqu'elles circulent. 3 Les voitures de transport avec chauffeur ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public. Le Conseil d'Etat peut prévoir des autorisations d'usage accru du domaine public temporaires et exceptionnelles.	***Art. 24 Usage du domaine public*** *1 Les voitures de transport avec chauffeur ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public; elles ne peuvent ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette attente, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client.* *2 Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.* *3 Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.*	***L'article 24** reprend la teneur de l'article 22 de la loi actuellement en vigueur qu'il complète et précise. L'**alinéa 1** rappelle que les VTC ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public, ce dernier étant exclusivement réservé aux taxis, et dispose dès lors que les VTC ne peuvent ni s'arrêter sur la voie publique pour prendre en charge un client qui les aurait spontanément hélées, ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette même attente. A noter que la faculté du Conseil d'Etat d'accorder aux VTC, à titre exceptionnel et temporaire, un droit d'usage accru du domaine public n'a pas été reprise dans le présent projet de loi.* ***L'alinéa 2** précise que les VTC ne peuvent effectuer que des courses sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir justifier d'une telle commande ou réservation. Enfin, **l'alinéa 3** permet, au Conseil d'Etat, si nécessaire, de fixer un délai minimum entre la commande et la course, afin de garantir le respect de l'alinéa 2 et, partant, une concurrence loyale entre VTC et taxis.*
Art. 23 Immatriculations et limitations 1 Les voitures de transport avec chauffeur sont caractérisées par des plages de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis. 2 La délivrance de l'immatriculation est subordonnée à la condition de ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet	***Art. 25 Obligations relatives aux voitures*** *Les VTC ne peuvent être équipées de caractéristiques créant une confusion avec les taxis ou de signes distinctifs susceptibles de provoquer du hélage.*	***L'article 25** reprend la teneur de l'article 23, alinéa 1, 2e phrase, de la loi actuellement en vigueur. Il dispose que les VTC ne peuvent être ni équipées de caractéristiques créant une confusion avec les taxis, ni munies de signes distinctifs susceptibles de provoquer du « hélage » sur la voie publique de la part de clients.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. Le département atteste de cette vérification. 3 Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur. **Art. 24 Moyens de paiement** 1 Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement. 2 Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.	***Art. 26 Prix des courses*** *Les prix des courses des VTC sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'exploitant d'une entreprise de transport. L'accord sur le prix doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.*	*Cette disposition* ***de l'article 26*** *reprend le principe énoncé à l'article 18, alinéa 6, lettre a, de la loi actuellement en vigueur. Elle stipule que les prix des courses des VTC sont fixés librement et par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'exploitant d'une entreprise de transport, et précise que l'accord sur le prix doit intervenir avant la course et ne peut ultérieurement plus être modifié unilatéralement. Cette précision est nécessaire pour protéger les clients. En effet, il a été observé que les prix préalablement convenus étaient parfois modifiés à la hausse, notamment au motif que la demande de transport aurait entretemps augmenté et entraînerait une augmentation correspondante du prix. Pour les mêmes motifs de protection, la pratique consistant à fixer un prix annoncé dans une fourchette est également banni. Le projet de loi prévoit en outre de supprimer pour les VTC l'usage du compteur horokilométrique mentionné à l'article 18, alinéa 6, lettre b, de la loi actuellement en vigueur. En effet, une distinction entre taxis et VTC sur cet aspect est nécessaire.*
Section 4 Droits et obligations spécifiques aux exploitants d'entreprises de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur	***Section 4 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport***	***Les articles 27 à 29*** *régissent les droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport.*
Art. 25 Obligations générales 1 Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, veille, en sa qualité de dirigeant effectif, à ce que les chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise respectent toutes les dispositions légales qui leur sont applicables. 2 Les exploitants d'entreprises respectent, pour autant	***Art. 27 Obligations générales Principes*** *1 Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions*	***L'article 27, alinéas 1 à 3,*** *reprend la teneur de l'article 25, alinéa 1, de la loi actuellement en vigueur, laquelle a été reformulée et précisée, afin de tenir compte du fait qu'une entreprise de transport au sens de la LTVTC peut revêtir deux réalités distinctes, selon que l'activité s'inscrit dans la définition figurant à l'article 5, lettre c, ab initio ou in fine. En effet, à teneur de cette disposition, est une « entreprise de transport » une entreprise offrant des services de transport et occupant à cette fin des chauffeurs (art. 5, lettre c, ab initio), mais également une entreprise*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
qu'elle existe, la convention collective de travail ou, subsidiairement et pour autant qu'il existe, le contrat-type de travail. [3] Les exploitants d'entreprises respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département leur demande en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente. [4] Les entreprises de transport veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent, à moins que cela ne soit manifestement disproportionné.	*d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.* *[2] Tout exploitant doit s'assurer que les voitures utilisées ou louées dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution.* *[3] L'exploitant offrant des services de transport doit en outre s'assurer, en sa qualité de dirigeant effectif, que ses chauffeurs respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution.* ***Mise à disposition de taxis*** *[4] Lorsque la relation entre un exploitant au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public et un chauffeur n'est pas soumise à un contrat de travail au sens de l'article 319 CO ou de l'article 10 LPGA, la mise à disposition d'un taxi n'est autorisée qu'aux conditions suivantes:* *a) elle doit être annoncée auprès de l'autorité cantonale compétente;* *b) ses conditions doivent faire l'objet d'un contrat écrit et elle ne doit pas procurer à l'exploitant un rendement excessif;* *[5] Si la mise à disposition mentionnée à l'alinéa 4 porte sur un taxi dont l'exploitant partage l'usage avec un autre chauffeur, elle est soumise aux conditions additionnelles suivantes:* *a) elle ne peut être accordée qu'à un seul autre chauffeur* *b) l'exploitant, titulaire de l'autorisation d'usage accru du domaine public, doit pouvoir justifier en tout temps qu'il est personnellement l'utilisateur principal de son taxi;* *[6] Le Conseil d'Etat fixe le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif.*	*mettant uniquement à disposition des voitures de taxi ou de VTC destinées au transport professionnel de personnes (art. 5, lettre c, in fine).* *Les **alinéas 4 à 6** sont nouveaux. Ils réglementent la mise à disposition de voitures de taxi qui doit être encadrée pour éviter les abus exposés sous point 2.3. Selon ces nouvelles clauses, la mise à disposition doit être annoncée auprès de l'autorité compétente, faire l'objet d'un contrat écrit et n'est autorisée qu'à condition que la contreprestation ne procure pas un rendement excessif (al. 4). En outre, le titulaire d'une seule AUADP ne peut mettre son taxi qu'à la disposition d'un seul chauffeur communément appelé "doubleur", ce dernier devant également être annoncé auprès de l'autorité compétente (al. 5). Enfin, la clause prévoit que le Conseil d'Etat est notamment habilité à fixer le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif par voie réglementaire (al. 6). Ces prescriptions supplémentaires sont nécessaires pour éviter tout risque d'abus et garantir la mise en œuvre du dispositif.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
	Art. 28 Obligations vis-à-vis du personnel *[1] Les entreprises de transport respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.* *[2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.*	*Cette disposition **de l'article 28** reprend la teneur de l'article 25, alinéas 2 et 3, de la loi actuellement en vigueur. Elle exige des entreprises de transport le respect de la convention collective de travail (CCT) ou du contrat-type de travail (CTT) en vigueur, ainsi que le respect des conditions de travail et prestations sociales en usage dans leur secteur d'activité. La clause précise que le département peut demander en tout temps la signature de l'engagement correspondant auprès du service de l'inspection du travail. Les employés visés par cette disposition sont le personnel technique et administratif et, s'agissant des entreprises de transport offrant des services de transport à proprement parler, les chauffeurs de ces dernières.*
Art. 26 Tenue d'un registre [1] Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, tient à jour un registre contenant les informations utiles relatives : a) aux voitures dont l'entreprise fait usage; b) aux chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise. [2] Le registre peut être consulté par le département en tout temps. [3] Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre. [4] Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.	***Art. 29 Tenue d'un registre*** *[1] Tout exploitant d'une entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives aux :* *a) chauffeurs de taxis ou de VTC qu'il occupe ou des chauffeurs auxquels il met à disposition des VTC;* *b) voitures qu'il utilise pour offrir sa prestation de transport ou les VTC qu'il met à disposition;* *c) diffuseurs de courses et entreprises de transport avec lesquels il collabore;* *d) indications figurant sur les quittances, pour les entreprises offrant des services de transport uniquement.* *[2] Il doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives.* *[3] Le Conseil d'État définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.*	*Cette disposition **de l'article 29** reprend la teneur de l'article 26 de la loi actuellement en vigueur et la reformule, afin de tenir compte du fait qu'une entreprise de transport peut revêtir, comme évoqué plus haut, deux réalités distinctes, selon qu'elle offre des services de transport ou se borne à louer des voitures destinées au transport professionnel de personnes (taxis ou VTC). Enfin, il est précisé que l'**alinéa 2** renforce la disposition actuellement en vigueur. Il prévoit une obligation annuelle de transmettre une copie du registre à l'autorité compétente, déclenchant un contrôle régulier. L'entreprise de transport peut par ailleurs être tenue de transmettre une telle copie en tout temps et devoir y joindre les pièces justificatives requises.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
Section 5 Droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses	***Section 5 Droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses***	***Les articles 30 à 32** régissent les droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses.*
Art. 27 Attribution des courses Les diffuseurs de courses ne sont pas autorisés à attribuer des courses à des chauffeurs qui ne sont pas au bénéfice des autorisations et permis nécessaires pour exercer leur activité, ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences posées par la présente loi et ses dispositions d'application.	***Art. 30 Obligations générales*** *[1] Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.* *[2] Tout diffuseur de courses doit, en outre :* *a) garantir la fiabilité et la qualité du service;* *b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.* *[3] Les diffuseurs de courses de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.*	***L'article 30** reprend la teneur des articles 27 et 29, alinéas 1 et 2, de la loi actuellement en vigueur. Il stipule notamment que l'attribution des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport, qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice de leur profession ou qui utilisent des voitures ne répondant pas aux exigences prescrites pour le transport professionnel de personnes, est strictement interdite.*
Art. 28 Respect du droit du travail Les diffuseurs de courses respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.	***Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel*** *[1] Les diffuseurs de courses respectent, la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.* *[2] Ils respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage*	*Cette disposition **de l'article 31** reprend la teneur de l'article 28 de la loi actuellement en vigueur, laquelle prévoit que les diffuseurs de courses respectent les conditions de travail et prestations sociales en usage dans leur secteur d'activité, et que le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès du service de l'inspection du travail. L'**alinéa 1** prévoit toutefois un renforcement. Il reprend la prescription figurant à l'article 25, alinéa 2, de la loi actuellement en vigueur relatif au respect des CCT et CTT en vigueur. Il*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
	dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.	*n'y a en effet pas de motifs objectifs pour soustraire les diffuseurs de courses à cette obligation, quand bien même il n'existe actuellement ni CCT ni CTT pour le personnel technique et administratif susceptible de travailler pour ces dernières.*
Art. 29 Obligations générales [1] Tout diffuseur de courses doit répondre aux obligations suivantes : a) garantir la fiabilité et la qualité du service; b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988. [2] Les diffuseurs de courses de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires. [3] Le diffuseur de courses veille à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'il propose. [4] Le diffuseur de courses qui propose différents types de services doit prendre toutes dispositions utiles afin que l'exercice de ses activités ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services		
Art. 30 Tenue d'un registre [1] Tout diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives: a) aux chauffeurs et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore; b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage. [2] Le département peut consulter le registre en tout temps.	***Art. 32 Tenue d'un registre*** *[1] Tout diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives aux :* *a) chauffeurs et entreprises de transport avec lesquels il collabore;* *b) voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.*	*Cette disposition **de l'article 32** reprend la teneur de l'article 30 actuellement en vigueur. Elle prévoit que le diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives aux personnes physiques et morales avec lesquelles il collabore, ainsi qu'aux voitures utilisées par ces dernières. Ce registre doit en effet permettre de vérifier que le diffuseur de courses respecte les obligations visées à l'article 30 du présent projet de loi. L'**alinéa 2** renforce toutefois cette disposition. Il prévoit une obligation annuelle de transmettre une copie du registre à l'autorité compétente, déclenchant*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
[3] Sur demande, le diffuseur de courses remet au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre. [4] Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.	[2] *Il doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises.* [3] *Le Conseil d'État définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.*	*ainsi un contrôle régulier. Le diffuseur de courses peut par ailleurs être tenu de transmettre une telle copie en tout temps et devoir y joindre les pièces justificatives requises.*
Chapitre IV Accès à l'Aéroport international de Genève	***Chapitre IV Aéroport international de Genève***	
Art. 31 Conditions d'accès [1] L'Aéroport international de Genève a la compétence de réguler l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre. [2] Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de taxis : a) définir une zone de son périmètre, avec un accès prioritaire, exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients; c) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée; d) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone réservée, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation dans la zone réservée, s'il viole le devoir de courtoisie ou crée un trouble à	***Art. 33 Prescriptions autonomes*** [1] *L'Aéroport international de Genève a la compétence de réglementer l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.* [2] *Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport peut :* *a) définir une zone de son périmètre, avec un accès prioritaire, exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;* *b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients;* *c) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée;* *d) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations;* *e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou*	***L'article 33*** *reprend la teneur de l'article 31 de la loi actuellement en vigueur, laquelle énumère les domaines dans lesquels l'Aéroport international de Genève (AIG) peut adopter des prescriptions autonomes, afin de réguler l'accès des taxis et des VTC à son périmètre. A ce titre, l'AIG peut notamment fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la « zone réservée » aux taxis, respectivement de la zone de prise en charge pour les VTC.* *Cette faculté a été élargie dans le présent projet de loi à l'**alinéa 2, lettre e**, respectivement à l'**alinéa 3, lettre f**, à tout le périmètre aéroportuaire. Par ailleurs, la liste des compétences a également été élargie à l'**alinéa 2, lettre d**, respectivement à l'**alinéa 3, lettre e**, ce qui permet à l'AIG d'interdire aux chauffeurs l'accès à la zone de prise en charge des clients lorsqu'il apparaît que les chauffeurs ne respectent pas leurs obligations. Enfin, l'expérience démontre que le Conseil d'Etat doit conserver un droit de regard sur la réglementation que l'AIG met en place.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
l'ordre public, s'il refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou s'il ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs. [3] Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de voitures de transport avec chauffeur : a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée; b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients; d) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge; e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone de prise en charge, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation ou s'il crée des troubles à l'ordre public dans la zone de prise en charge.	*d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.* *[3] Pour les services de VTC, le règlement de l'Aéroport peut :* *a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux VTC, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée;* *b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;* *c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients;* *d) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge;* *e) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations;* *f) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation ou crée un trouble à l'ordre public.* *[4] Le règlement, ainsi que les modifications ultérieures ne sont valables qu'après leur approbation par le Conseil d'État.* *[5] Les décisions rendues par l'Aéroport international*	

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
	de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41 de la présente loi.	*Le présent projet de loi prévoit dès lors un nouvel **alinéa 4** stipulant que le règlement sur les conditions d'accès au périmètre de l'AIG n'est valable qu'après son approbation par le Conseil d'Etat. Il s'avère en effet que l'AIG est non seulement le centre névralgique du transport de personnes à Genève, mais également le centre de nombreux conflits entre les taxis et les VTC qui desservent l'AIG. Un point d'achoppement récurrent est le fait que les VTC ne se conforment pas au principe selon lequel elles ne peuvent être sollicitées que sur commande et réservation préalable, et procèdent dans le périmètre aéroportuaire au maraudage de clients au détriment des taxis. Un autre point de discorde est le fait que les VTC prennent en charge leurs clients non pas dans l'espace qui leur est réservé contre paiement, mais en tous lieux, alors que les taxis n'ont quant à eux pas d'autre choix que de payer la taxe d'accès à l'espace qui leur est dédié.*
	Chapitre V Milieux professionnels	
	Art. 34 Consultation et participation des milieux professionnels	*Cette disposition **de l'article 34** est nouvelle. Il est en effet apparu nécessaire d'entretenir le dialogue avec les milieux professionnels pour permettre une meilleure appréhension de cette profession, particulièrement difficile à réguler. C'est d'ailleurs ce que le DSES a entrepris, de manière informelle, depuis l'été 2018, non seulement dans le cadre de l'établissement du bilan d'impact figurant en annexe, mais également pour éviter des troubles et mouvements sociaux indésirables.*
	[1] Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire, les représentants désignés par les milieux professionnels visés à l'article 2, alinéa 1 de la présente loi.	*Cette nouvelle disposition prévoit que les représentants désignés par les milieux professionnels concernés (chauffeurs de taxi ou de VTC et entreprises de transport ou de diffusion de courses) puissent être consultés et formuler des propositions à l'attention des autorités. Les milieux professionnels devront toutefois s'associer et prévoir des modalités d'organisation, afin d'être représentatifs et constituer des interlocuteurs valables. La disposition constitue dès lors également une incitation à la mise en place de structures favorisant le dialogue avec l'autorité.*
	[2] Ces derniers peuvent également formuler des propositions à son attention.	

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
Chapitre V Emoluments **Art. 32 Principes** [1] L'examen des demandes de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance d'une immatriculation, les décisions des services compétents, les examens professionnels, les annonces prévues par la présente loi et les actes nécessaires à son exécution donnent lieu à la perception d'émoluments, mis à la charge du bénéficiaire de la prestation. [2] Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.	***Chapitre VI Emoluments et taxes*** ***Art. 35 Emoluments*** *[1] Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations, des immatriculations ainsi que pour ses contrôles.* *[2] Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.* ***Art. 36 Taxe annuelle*** *[1] En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une AUADP au sens de l'article 13 de la présente loi paie une taxe annuelle de 1 400 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'AUADP, sous réserve de révocation, retrait ou caducité de l'AUADP.* *[2] Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.* *[3] Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit.* *[4] Il prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation.*	***L'article 35*** *reprend la teneur de l'article 32 de la loi actuellement en vigueur. Elle précise que des émoluments peuvent être prélevés pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations et des immatriculations, ainsi que pour les contrôles.* ***L'article 36*** *reprend la teneur de l'article 11A de la loi actuellement en vigueur. Il stipule que l'autorisation d'usage accru du domaine public, soit l'AUADP, est accordée en contrepartie d'une taxe annuelle de 1 400 francs au plus. L'**alinéa 1** a toutefois été renforcé pour pallier les difficultés rencontrées en pratique. Il précise que le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt (volontaire ou contraint) de la plaque d'immatriculation correspondante, sous réserve de révocation, retrait ou caducité de l'AUADP.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
Chapitre VI Mesures et sanctions	***Chapitre VII Contrôle***	
Art. 33 Compétence [1] Le département est l'autorité compétente pour décider des mesures et sanctions relatives à l'application de la présente loi. Sont réservées les dispositions spéciales de la loi qui désignent d'autres autorités, de même que les mesures et sanctions prévues par d'autres lois. [2] Le département est compétent pour aviser les autorités compétentes des autres cantons, en cas d'infractions à la présente loi, à son règlement d'application et aux dispositions de la législation du lieu de provenance d'un offreur externe.	***Art. 37 Obligation de collaborer*** *[1] Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles.* *[2] Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leur véhicule.* *[3] Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux.*	***L'article 37** reprend la teneur de l'article 34 actuellement en vigueur, lequel stipule que les personnes physiques et morales soumises à la loi et à son règlement d'exécution doivent collaborer lors des contrôles. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements, fournir les pièces nécessaires et permettre l'inspection des véhicules. Comme mentionné sous point 2.2, §2, un nouvel **alinéa 3** exige en outre des entreprises de transport et de diffusion de courses l'accès à leurs locaux.*
Art. 34 Obligation de collaborer [1] Les personnes et entreprises régies par la présente loi sont tenues de prêter leur concours lors des contrôles réalisés par les agents autorisés aux fins de veiller à la bonne application de la loi, notamment en se légitimant, en répondant aux demandes d'informations et en fournissant toutes pièces utiles requises. [2] Les chauffeurs et les entreprises détentrices de voitures sont tenus de permettre en tout temps à l'autorité compétente d'inspecter les voitures pour contrôler leur conformité à la législation en vigueur.		
Art. 35 Constat d'infraction [1] Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions. [2] Le département affecte du personnel dont la mission spécifique est le contrôle de l'activité des transporteurs	***Art. 38 Constats d'infraction*** *Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution sont compétents pour dresser les constats d'infraction.*	*Cet **article 38** reprend partiellement la teneur de l'article 35, alinéa 1, de la loi actuellement en vigueur, et stipule que la police routière, ainsi que tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la loi et de ses dispositions d'exécution peuvent dresser des constats d'infractions.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
de personnes et des diffuseurs de courses.	***Chapitre VIII Données personnelles***	
	Art. 39 Traitement des données personnelles *Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.*	*Cette disposition de **l'article 39** est nouvelle. Elle institue une base légale formelle pour le traitement des données sensibles nécessaires à la mise en œuvre du présent projet de loi. Ce formalisme est prévu à l'article 35 de la loi sur l'information du public, l'accès aux documents et la protection des données personnelles, du 5 octobre 2001 (LIPAD), et s'impose en raison de la révision de la Convention du Conseil de l'Europe STE 108 et des modifications importantes du droit européen relatif à la protection des données (règlement européen de protection des données – RGPD).*
	Chapitre IX Mesures et sanctions	
Art. 36 Mesures 1 Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application peuvent empêcher la poursuite d'une course effectuée au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions pour servir au transport professionnel de personnes, que ce soit comme taxi ou comme voiture de transport avec chauffeur, ou d'une course effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation prévues par la présente loi. 2 Le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses ou à une entreprise de transport de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit. 3 Ces mesures interviennent sans préjudice des sanctions prévues aux articles 37 et 38.	***Art. 40 Dispositions pénales*** *1 La violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, fait l'objet d'une amende de 200 francs à 20 000 francs.* *2 La violation commise au sein d'une entreprise, dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs.* *3 La négligence, la tentative et la complicité sont punissables.*	*Cet **article 40** reprend partiellement la teneur de l'article 38 de la loi actuellement en vigueur. La fixation du montant de l'amende tient compte des dispositions générales du droit pénal et ne prévoit plus un régime spécial. Il est rappelé qu'en vertu de l'article 11 de la loi d'application du code pénal suisse et d'autres lois fédérales en matière pénale, du 27 août 2009, le service des contraventions est compétent pour poursuivre et juger les amendes pénales. Les autorités visées à l'article 38 procèdent quant à elles aux contrôles et enquêtes préliminaires en la matière.*
Art. 37 Suspension et retrait de la carte professionnelle ou de l'autorisation 1 En cas de violation des prescriptions de la loi ou de	***Art. 41 Mesures administratives*** *1 Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40 de la présente loi, les mesures suivantes peuvent être prises :* ***Interdiction de poursuivre la course*** *2 Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution peuvent empêcher la poursuite d'une course illicite, telle*	*Cet **article 41** reprend la teneur des mesures figurant aux dispositions 36 et 37 de la loi actuellement en vigueur. Les possibilités de cumul entre mesures et dispositions pénales sont également reprises. Il est rappelé que ces dispositions prévoient notamment la possibilité d'interrompre une course illicite et d'interdire une activité illicite jusqu'au rétablissement du droit.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
ses dispositions d'exécution, le département peut prononcer, sans préjudice de l'amende prévue à l'article 38, l'une des mesures suivantes : a) la suspension de l'autorisation d'usage accru du domaine public pour une durée de 7 jours à 6 mois; b) le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public; c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 7 jours à 6 mois; d) le retrait de la carte professionnelle. 2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction sera au moins une suspension de 30 jours. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction sera au moins une suspension de 60 jours. 3 Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans autorisation et les infractions aux conditions de travail en usage. 4 La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès du service compétent, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait. 5 En cas de retrait de la carte professionnelle prononcé à l'encontre d'un chauffeur, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de carte pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision. **Art. 38 Dispositions pénales** 1 Indépendamment du prononcé d'une mesure	*qu'effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'AUADP ou au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions légales.* ***Interdiction de poursuivre l'activité et retrait de l'autorisation d'exploiter*** *3 Le département peut faire interdiction à une entreprise de transport ou de diffusion de courses de poursuivre son activité si elle ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'exécution, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.* *4 En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10 et l'article 14, alinéa 3 sont applicables pour les surplus.* *5 En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11 de la présente loi ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision.* ***Suspension et retrait de l'AUADP ou de la carte professionnelle*** *6 Le département peut, sans préjudice de la mesure visée à l'alinéa 2, prononcer :* *a) la suspension de l'AUADP pour une durée de 1 à 5 mois;* *b) le retrait de l'AUADP;* *c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 1 à 5 mois;* *d) le retrait de la carte professionnelle.* *7 Si, dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission, le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la*	*Cette dernière mesure a toutefois été renforcée par les **alinéas 4 et 5**, qui stipulent qu'en cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, l'autorité prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter et impose un délai de carence d'une année pendant lequel l'exploitant d'entreprise ne pourra pas solliciter une nouvelle autorisation.* *S'agissant des mesures de suspension et de retrait des AUADP et des cartes professionnelles, elles ont également été renforcées aux **alinéas 6 et 7**. Comme mentionné sous point 2.2, §5, les planchers desdites mesures ont été augmentés et les plafonds diminués, permettant ainsi à l'autorité compétente de sanctionner les contrevenants plus sévèrement tout en garantissant le principe de proportionnalité. L'**alinéa 8** quant à lui introduit de nouvelles circonstances aggravantes. Enfin, l'**alinéa 10** stipule que l'intervention de la police routière peut être sollicitée, lorsque le contrevenant ne s'exécute pas, notamment lorsqu'il omet de déposer auprès de l'autorité compétente les plaques d'immatriculation qui ont fait l'objet d'un retrait.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
administrative, celui qui viole les prescriptions de la loi ou ses dispositions d'exécution sera puni d'une amende de 200 F à 20 000 F. 2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà été condamné par une amende devenue exécutoire en raison d'une violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, l'amende sera d'au moins 500 F. S'il a fait l'objet de plusieurs condamnations devenues exécutoires, elle sera d'au moins 1 000 F. 3 L'acte ou l'omission commis au sein d'une entreprise dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts est imputé à l'entreprise s'il ne peut être imputé à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende sera d'au moins 1 000 F et pourra être portée à 200 000 F. 4 Lorsque la violation de la loi ou de ses dispositions d'exécution a permis au contrevenant de réaliser indûment une part de chiffre d'affaires, le montant de l'amende prononcée à l'encontre du bénéficiaire correspond au moins à cette part. En dérogation à l'alinéa 3, la personne morale est sanctionnée lorsqu'elle est le bénéficiaire final de ces montants, sans préjudice de l'amende qui peut être prononcée contre la personne physique à laquelle le manquement peut être imputé. Les limites maximales fixées aux alinéas 1 et 3 ne sont pas applicables. 5 Pour fixer la quotité de l'amende, outre les seuils prévus par le présent article, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité, ainsi que des gains ou des économies réalisés grâce au comportement incriminé. 6 L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.	*sanction est au moins une suspension de 2 mois. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction est au moins une suspension de 3 mois.* *8 Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans carte professionnelle ou sans AUADP ainsi que les infractions aux conditions de travail et de prestations sociales en usage.* *9 La suspension ou le retrait de l'AUADP implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait.* *10 Le département peut requérir l'intervention des agents de la force publique pour exécuter les mesures administratives prononcées.* ***Art. 42 Prescription*** *1 L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.* *2 Il en va de même des mesures administratives prises en application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.*	*Cet **article 42** reprend la teneur de l'article 38, alinéa 6, de la loi actuellement en vigueur et l'étend aux mesures administratives.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
Chapitre VII Dispositions finales et transitoires **Section 1 Dispositions finales** **Art. 39 Dispositions d'application** Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi. **Art. 40 Clause abrogatoire** La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (ci-après : la loi sur les taxis et limousines), du 21 janvier 2005, est abrogée. **Art. 41 Entrée en vigueur** Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi. **Section 2 Dispositions transitoires** **Art. 42 Bilan de l'impact de la loi** Le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil un rapport écrit circonstancié sur l'application de la présente loi et notamment son impact sur le revenu des chauffeurs de taxis et de voitures de transport avec chauffeur 2 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. **Art. 43 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants** [1] Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant	***Chapitre X Dispositions finales et transitoires*** ***Art. 43 Dispositions d'application*** *Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi.* ***Art. 44 Clause abrogatoire*** *La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016 est abrogée.* ***Art. 45 Entrée en vigueur*** *Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.* ***Art. 46 Dispositions transitoires*** ***Procédures en cours*** *[1] Toute requête en délivrance d'une autorisation ou immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière.* ***Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur*** *[2] La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de VTC délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi.* *[3] Sur demande, le département délivre au titulaire de la carte professionnelle le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondante à sa carte.*	*Cette clause de **l'article 43** reprend la teneur de l'article 39 actuellement en vigueur qui stipule que le Conseil d'Etat édicte les dispositions réglementaires d'exécution.* ***Cet article 44** abroge la LTVTC actuellement en vigueur, le présent projet de loi constituant une révision totale.* ***L'article 45** dispose que la date d'entrée en vigueur de la loi est fixée par le Conseil d'Etat. Ce dernier veillera à ce que le règlement d'exécution du présent projet de loi puisse entrer en vigueur simultanément pour garantir une bonne application du nouveau dispositif.* *Cet **article 46** règle le droit transitoire. L'**alinéa 1** prévoit l'application du nouveau droit aux procédures en cours visant à la délivrance des autorisations et immatriculations prévues au chapitre II du présent projet de loi. Les **alinéas 2 et 3** stipulent quant à eux que les cartes professionnelles délivrées en application de la loi actuellement en vigueur restent valables et que les chauffeurs ayant réussi leurs examens sous l'égide de cette loi peuvent solliciter la délivrance du diplôme correspondant s'ils le souhaitent. L'**alinéa 4** accorde aux exploitants d'entreprise de transport une année dès l'entrée en vigueur de la loi pour requérir l'autorisation concernée. Ce délai tient compte du fait que l'exploitant doit au préalable obtenir une carte professionnelle, soit se présenter aux examens et réussir ces derniers. L'**alinéa 5** prévoit, s'agissant des exploitants d'entreprises de diffusion de courses, une durée réduite de 6 mois, ces derniers ne devant pas produire de carte professionnelle pour obtenir l'autorisation d'exploiter concernée. Les **alinéas 6 et 7** stipulent que les AUADP et immatriculations de taxis et de VTC, délivrées en application de la loi actuellement en vigueur, demeurent valables après l'entrée en vigueur du présent projet de loi.*

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi, cas échéant avec la mention correspondant à la profession de chauffeur de taxi. [2] Si l'activité du chauffeur est suspendue de manière provisoire lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, notamment au motif d'un retrait provisoire de son permis de conduire, il ne perd pas le droit à se voir délivrer la carte professionnelle de chauffeur. [3] Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant qu'exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique. **Art. 44 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousines** Tout titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession à la tête d'une entreprise est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 8 de la présente loi. **Art. 45 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis** Tout exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service public, respectivement de taxis privés au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective son activité est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au	***Entreprises de transport*** *[4] L'exploitant d'une entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité.* ***Entreprises de diffusion de courses*** *[5] L'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité.* ***AUADP et immatriculations de taxis et de VTC*** *[6] Les AUADP délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée en vigueur de la présente loi.* *[7] Les plaques d'immatriculation de taxi correspondantes aux AUADP ainsi que celles de VTC sont réputées délivrées en application de la présente loi.*	

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
sens de l'article 9 de la présente loi **Art. 46 Permis de service public** [1] Les titulaires de permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voient délivrer un nombre correspondant d'autorisations d'usage accru du domaine public au sens de la présente loi, et conservent la titularité de leurs numéros d'immatriculation, pour autant qu'ils poursuivent leur activité de chauffeur de taxi, respectivement d'entreprise proposant un service de taxis. La taxe annuelle prévue par l'article 11A est due pro rata temporis de l'année en cours, à compter de la date d'entrée en vigueur de la loi.(1) [2] Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi qui exploite un taxi de service privé en qualité d'indépendant ou travaille comme employé ou fermier d'un titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi ou une entreprise de taxis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, délivrée avant le 1er juin 2015, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession peut demander une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10, dans un délai de 6 mois après son entrée en vigueur. La taxe annuelle prévue par l'article 11A est due pro rata temporis de l'année en cours, à compter de la date de délivrance de l'autorisation.(1) [3] Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. [4] La perception du montant compensatoire aux		

Dispositions de la loi actuellement en vigueur	*Dispositions du PL 12649*	*Commentaires article par article PL 12649*
conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les 3 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de péremption. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de 12 mois suivant la date du dépôt de la requête. **Art. 47 Cession des autorisations d'usage accru du domaine public** [1] Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation. [2] La validité de la cession, qui ne peut intervenir qu'une seule fois par autorisation, est soumise à l'établissement d'un contrat écrit entre le cédant et le cessionnaire, dont un exemplaire original est obligatoirement remis au département, avant l'échéance du délai de 6 mois fixé à l'alinéa 1. [3] La cession ne devient effective que lorsqu'elle a été enregistrée formellement par le département, qui adapte l'autorisation en conséquence. Le service compétent pour les immatriculations est informé par le département, les démarches administratives de mise en conformité des documents officiels incombant exclusivement aux parties à la cession. [4] La cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005.		

Remarques sur le Projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC (H 1 31) de l'
Union des Taxis Genevois (UTG)

Points problématiques dans le nouveau projet de loi

Selon le projet de loi LTVTC 2020, celui-ci a pour but:
« 1/ La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité.
2/ Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement et des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière de conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.»

—> Il faut trouver un compromis de qualité entre les intérêts du canton d'offrir à tous un service de taxis de qualité et les intérêts des chauffeurs de pouvoir vivre dignement de leur métier dans des conditions qui soient respectueuses de leur vie de famille.
Un certain nombre de points présentent des aspects problématiques qui méritent d'être adressés afin d'être pris en considération par la Commission des transports concernant le projet de loi LTVTC 2020.

Position du Département :
Il s'agit d'une préoccupation générale émise. Pas de contre-proposition concrète formulée par l'UTG.

Problématiques détectées article par article:

Art. 8 : Diplômes et examens
Dans le présent projet de loi il faut tenir compte du nombre de sessions d'examen par an sachant que les autorisations d'usage accru du domaine publique (AUADP) en circulation couvrent plus que largement la clientèle à servir. De plus, le nombre de plaques disponibles en bail à ferme est largement inférieur à la demande, contraignant les chauffeurs soit à continuer de travailler en tant que VTC ou à partager un bail à ferme avec un autre chauffeur. L'arrivée de nouveaux chauffeurs ayant réussi les examens vient encore plus gonfler la liste d'attente (le nombre de chauffeurs de taxis sur liste d'attente a dépassé les 600!).

—> Réduire le nombre de sessions des examens de taxis à une session chaque trois ans jusqu'à ce que la liste d'attente disparaisse et ensuite ajuster la fréquence en fonction des besoins du canton.

Position du Département :
La liberté économique empêche un laps de temps aussi long. Cependant, il est envisagé de réduire à une session par année (ne nécessite pas de modification légale mais uniquement celle du règlement).

—> Il faut peut-être introduire dans les matières d'examens des normes d'entretien et d'hygiène pour que les chauffeurs de taxis soient préparés à une éventuelle épidémie ou pandémie.

Position du Département :
De fait, les conditions actuelles obligent les candidats à nettoyer le véhicule en présence de l'expert avant chaque départ lors de l'examen pratique. Ce principe se généralisera dans les examens.

Art. 9 : Organisation des examens
Le département doit préciser à qui il peut déléguer les tâches d'organisation d'examens car il y a eu beaucoup d'abus et de conflit d'interêt de la part de certains experts en activité ou anciens et de la part de diffuseurs de courses. En effet, certains chauffeurs de taxis s'appuient sur leurs anciens ou actuels statuts d'experts auprès du PCTN (certains travaillent en plus comme administrateurs chez des diffuseurs de courses et possèdent ou travaillent dans des écoles qui forment les VTC et les chauffeurs de taxi).
(exemples d'écoles en annexe)

—> Il faut séparer les rôles et responsabilités. On ne peut pas à la fois être expert au PCTN pour faire passer les examens et en même temps former les chauffeurs à ces mêmes examens.

Position du Département :
Le cas de figure évoqué ne peut se présenter. Un formateur ne serait pas intégré dans la liste des experts et, par voie de conséquence, si un expert devenait formateur il devrait renoncer à faire passer des examens.

Chapitre II, Section 3 : Entreprises de diffusion de courses
Les deux diffuseurs connus à Genève utilisent des pratiques collusoires et discriminatoires. Leurs contrats (diffuseurs/ chauffeurs) ne protègent en rien les intérêts des affiliés. Dans le projet de loi 2020, l'encadrement des pratiques des diffuseurs de courses est insuffisant.
En effet, il n'est nulle part mentionné que le prix du service fourni par le diffuseur, aux chauffeurs qui l'ont contracté devrait être proportionnel à la prestation que ces derniers en retirent. Il n'est pas acceptable de payer un montant fixe mensuel de l'ordre de 700.- Fr. qui doit être payé tous les mois de l'année y compris ceux non-travaillés, sans qu'il n'y ait d'ajustements en relation avec les services rendus.

—> Développer un système électronique neutre de diffusion de courses accessible à tous les chauffeurs ayant une autorisation d'usage accru du domaine public qui offre une prestation dont le coût soit en rapport avec le nombre de courses diffusées. Ce système peut éventuellement fédérer des diffuseurs du courses indépendants existants.

Position du Département :
Le département comprend de cette demande que l'UTG souhaiterait une centrale unique organisée par l'Etat. A la forme, il convient de rappeler qu'un projet de loi précédent le prévoyait et que celui-ci n'est jamais entrée en vigueur. Au fond, l'Etat ne peut pas se substituer à l'économie privée pour ce type de prestations. Il le fait exclusivement pour les urgences sanitaires (Centrale 144).

Art.13, alinéa 1 : (Limitation en durée de l'autorisation d'usage accru du domaine public)
L'État a transformé l'autorisation d'exploiter un usage commun du domaine public à durée indéterminée (Loi avant 2017), en une autorisation d'usage accru du domaine public renouvelable chaque six ans. En quoi la limitation de la durée de l'AUADP assure-t-elle le bon fonctionnement des services de taxis ? Ou l'utilisation optimale du domaine public ? Ou garantit-elle la sécurité publique ?
Pourquoi 6 ans ?

—> La durée ne devrait-elle pas refléter la valeur des anciennes autorisations? Au minimum 20 ans pour être équivalent à la valeur de l'autorisation précédente (~40'000.00 Fr.).

Position du Département :
Le département a précisément voulu maintenir ce délai de six ans actuellement en vigueur dans la LTVTC qui permet de manière régulière:
- **d'assurer que les titulaires d'AUADP remplissent les conditions d'octroi de l'autorisation;**
- **de permettre une rotation au terme de cette période de six ans, et d'offrir ainsi l'opportunité à de nouveaux venus d'acquérir une AUADP.**

Porter ce délai à 20 ans figerait le système en place pour une durée beaucoup trop longue.

Art.13, alinéa 3 : (cession d'AUADP)
Du 01/07/2017 jusqu'au 31/12/2017 après l'entrée en vigueur de la loi actuelle, l'État a autorisé les ventes croisées (cession d'AUADP de titulaire à titulaire) d'autorisations d'usage accru du domaine public en précisant explicitement que les acheteurs ne sauraient demander à celui-ci un remboursement, comme c'était le cas pour tous les détenteurs qui ont récupéré ce montant lors du passage à la nouvelle loi, et donc de leur faire payer au prix des autorisations d'exploiter un taxi de service public, le simple droit de payer la cotisation annuelle de ces nouvelles formes d'autorisation (LTVTC 2017 Art 47). Comment l'Etat peut-il autoriser des transactions commerciales sur un objet dont la valeur n'est

pas garantie au delà d'une certaine durée ? ! ***Ceci pose un véritable problème éthique!*** Ces experts promettent aux futurs chauffeurs un taux de réussite de 90% aux examens et en plus leur offre une certaine garantie de trouver du travail avec des baux à fermes avantageux. Ceci leur permet de remplir deux fois/ans leurs salles de cours pour un prix de formation compris entre 6000,00 et 7000,00 CHF par chauffeur. (exemples d'écoles en annexe). De plus, les diffuseurs devraient être contraint de respecter les lois suisses du commerce lors de la rédaction de leurs contrats. En particulier, ils ne sauraient en aucun cas exiger une exclusivité de service de diffusion dès lors que les chauffeurs sont indépendants et qu'ils n'ont aucune garantie d'un revenu minimum assuré par le diffuseur. Enfin, les chauffeurs ne devraient pas être obligés d'accepter des cartes de fidélité du diffuseur dont les conditions sont imposées par ce dernier, en particulier la retenue de la TVA et le prix de course. (exemple de contrat, en annexe), (exemple de retenue de TVA). Union des Taxis Genevois 18 mai 2020 3 sur 9
Comment l'État peut-il encourager la vente d'une autorisation à l'origine à durée indéterminée alors que celle-ci n'aura possiblement plus de valeur 6 ans plus tard? Pourquoi un titulaire d'autorisation d'usage accru serait-il compensé par l'État après l'entrée en vigueur de la loi actuelle (2017) alors qu'un acheteur de cette même autorisation auprès d'un titulaire ne le serait pas?
(Cf. Art 47 LTVTC 2017)
1. Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation.
4. La cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005.)

—> L'Etat se doit de traiter tous les titulaires d'autorisation de manière équitable. Il est donc essentiel qu'il compense les personnes qui ont été lésées dans ces échanges croisés et organisées.

Position du Département :
Les transactions mentionnées sont intervenues en application des dispositions transitoires (art. 47 LTVTC), qui prévoyaient explicitement que ni le cédant, ni le cessionnaire ne pourraient demander de remboursement.
Cela étant le département pourrait faire la proposition ci-après qui soit un compromis entre les demandes des milieux professionnels de revenir à la situation antérieure à la LTVTC (possibilité de vendre les plaques de gré à gré). Au préalable le département précise que le régime est passé d'un système de concession à un système de taxe annuelle. Par ailleurs, il sied de rappeler que l'Etat a déboursé entre 2017 et 2020 plus de 23 millions pour racheter précisément les plaques payées à l'Etat par les chauffeurs de taxi, et ce sans tenir compte d'un amortissement, alors que lesdits chauffeurs ont exercé leur activité sans aucune taxe annuelle (taxe AUADP de Fr. 1'400.- par an), contrairement à la situation actuelle dans la LTVTC.
Aussi le principe de la proposition du département consisterait à:

- **permettre la cession contractuelle de gré à gré de l'autorisation pour autant que:**
  - **l'acquéreur envisagé remplisse les conditions d'octroi de l'AUADP (requête acceptée par la PCTN);**
  - **le prix de cession n'excède pas Fr. 30'000.-- (l'amortissement de ce montant sur la première période de six ans d'activité du nouveau titulaire représenterait Fr. 533.-- par mois, taxe annuelle (Fr. 1'400.--) comprise.**

Art.13, alinéa 4 : (fixation du nombre maximal d'AUADP)
numerus-clausus: Etant donné le débordement constaté tous les jours à l'aéroport, la gare et aux stations de taxis, l'Etat se doit de fixer le nombre maximal en fonction des besoins du canton. Ces besoins doivent être ré-évalués périodiquement!

Position du Département :
Cela se fait par voie réglementaire.

Art.13, alinéa 5, c) :
Exemple: il y a grand nombre de chauffeurs de taxis qui n'ont pas pu payer les 1400 CHF. En conséquence, le PCTN a prononcé une suspension de l'autorisation d'une durée d'un mois sans se préoccuper des conséquences sociales et économiques pour les chauffeurs !
Si ce cas est répété plusieurs fois, l'Etat ne permettra pas au chauffeur de renouveler son autorisation.

Position du Département :
Principe inscrit dans la loi : égalité de traitement. En outre, il ne s'agissait pas d'un grand nombre, mais de 36 chauffeurs sur 1140, avec pour certains un non-paiement des taxes 2017, 2018 et 2019.

Art.13, alinéa 9, c) : (usage en nom propre)
il y a beaucoup d'abus causés par le mots « effectif ». Il y a un nombre important de chauffeurs de taxi titulaires d'une seule autorisation d'usage accru du domaine public et qui n'exploitent pas leur autorisation directement. En effet, ils contractent par bail à ferme l'usage de celles-ci à d'autres chauffeurs se trouvant sur la liste d'attente. (Par exemple, ils peuvent demander à leurs chauffeurs titulaires de baux à ferme de remplir quelques disques pour eux, afin de justifier leurs présence sur le terrain). C'est en quelque sorte une injustice pour ceux qui sont sur liste d'attente!

—> **« Effectif » doit signifier usage en nom propre!**

Art. 14 : Immatriculation des voitures de transport avec chauffeur
Sachant que le nombre de VTC ne fait que croître, l'Etat est prié de limiter ce nombre en fonction des besoins.

—> **Il faut rajouter aux conditions de délivrance: *disposer d'une place de stationnement privée pour garer le véhicule en dehors des périodes de circulation. **une clause de renouvellement de la carte chaque X années, pour un meilleur contrôle.**

L'Etat ne traite pas équitablement les acheteurs et les détenteurs. Serait-ce un moyen de se soustraire à ses obligations? (exemple de contrat de cession fourni par le PCTN, en annexe)

Position du Département :
Contrainte disproportionnée, incompatible avec LMI.

—> **Ces autorisations sont des outils de travails et constituent pour beaucoup de chauffeurs le seul moyen de subvenir aux besoins de leur famille. Il faut donc trouver une sanction qui n'empêche pas le chauffeur d'arriver à s'acquitter de ses obligations!** (exemple : suspension plaques par PCTN)

Art.16 alinéa 2 : Offreurs confédérés
Un grand nombre de VTC immatriculés dans le canton de VD, effectue des courses sur le territoire du canton comme les taxis genevois. De nombreux taxis genevois témoignent de leur présence, principalement la nuit et les week-ends. Ces VTC attendent des clients à la sortie des bars et des discothèques, et utilisent les voies bustaxis sans pour autant être sanctionnés. Cette concurrence déloyale vient ajouter aux difficultés de la profession de chauffeurs de taxis genevois.
La loi cantonale est la même pour tous! Les autorités doivent veiller au respect de la loi !

—> **L'Etat doit absolument assurer des contrôles systématiques et efficaces, en faisant au besoin appel aux chauffeurs de taxis genevois.**

Cette catégorie d'offreurs n'apporte rien à l'économie du canton mais en revanche une grande partie de ces VTC profite de ce système pour travailler quotidiennement à Genève sans supporter tous les taxes imposées aux taxis genevois. Ce n'est pas équitable vis à vis de ceux qui ont passé le permis professionnel genevois ! C'est une occasion pour les tricheurs de contourner la loi!

Position du Département :
Disposition déjà prévue dans le cadre des contrôles opérés.

Art.17 : Offreurs étrangers
Un réseau illégal d'organisation de transfert de personnes, constitué d'un grand nombre de véhicules immatriculés en dehors de la Suisse (Lituanie, Pologne, etc.) récupèrent leurs clients dans les parkings de l'aéroport (et alentour, ex. Parking près de la Migros)!
a/ Plusieurs sociétés étrangères viennent à l'aéroport de Genève pour effectuer des transferts illégaux et sont rarement contrôlées. Le service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir leur octroie une autorisation annuelle d'accès au marché sur le territoire genevois pour une période de 90 jours sans aucune mention dans le document du matricule du véhicule utilisé, ni la date du début de ces 90 jours. Donc dans ces conditions, il est évident qu'un tel contrôle est très difficile voire impossible. Une autorisation de ce type, encourage le développement

d'un réseau de transport au noir. ***De plus, non seulement ces navettes constituent une concurrence déloyale aux chauffeurs de taxi, mais en plus elles ne contribuent en rien à l'économie du canton!***
b/ souvent les bus ou navettes (étrangères) ne coupent pas leur moteur lorsqu'elles attendent leurs passagers à l'aéroport. Il s'en suit une importante pollution dans la zone d'attente des taxis en attendant la prise en charge. ***Certains jours, lors des saisons touristiques, les émanations sont telles que la zone où les chauffeurs attendent est quasiment irrespirable !***
Les navettes occupent une partie importante du stationnement réduisant d'autant les places disponibles pour les taxis. ***Ceux-ci sont alors obligés de se parquer en dehors des zones autorisées!***
c/ les guichets de transferts à l'intérieur de l'aéroport qui chopent les clients dès leur arrivée soit suite à une réservation à l'avance ou sur place en leurs proposant des prix inférieurs de 50% à ceux des taxis (sans payer les taxes qui incombent aux chauffeurs de taxis genevois), ***causent un important manque de travail pour les taxis genevois***. Cette situation engendre pour les chauffeurs de taxi, ***des heures de travail incroyables qui se soldent par une péjoration de leur vie de famille conduisant hélas à de nombreux divorces***.
(Cf. Art16 alinéa 2: Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis, ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte) (exemple de document fourni par un chauffeur français qui exerce le transport de personnes sur le territoire genevois et des autorisations délivrées par le PCTN)

—> Il faut absolument que l'Etat fasse respecter la loi et mette de l'ordre dans cette cacophonie! Là encore, le témoignage des chauffeurs de taxis genevois pour constituer un soutien précieux à la police chargé de faire respecter la loi.

Position du Département :
Les dénonciations faites à la PCTN sont traitées lorsque des éléments concrets permettent de les objectiver.

Art.18, alinéa 2 : Obligations relatives aux voitures
Possibilité d'utilisation du véhicule taxi à titre privé ou par un tiers muni d'un disque pour justification.

Position du Département :
Possible.

Art.18, alinéa 4 : La géolocalisation ne respecte pas les principes de respect de liberté de déplacement du chauffeur et du client.

Position du Département :
Formule potestative à ce stade.

Art.19, alinéa 1: Il faut une commission de contrôle qui impose des normes d'hygiène et de sécurité dans le véhicule. Les agents sur le terrain n'ont aucune formation à ce niveau et les chauffeurs de taxi sont bien trop souvent critiqués à cause de l'état des véhicules.
Une norme doit être créer et une commission doit pouvoir contrôler celles-ci.

Position du Département :
Sera discuté dans le cadre de la commission des examens et de la consultation des milieux professionnels.

Art.19, alinéa 5 : Obligations vis-à-vis des clients
Beaucoup de clients préfèrent les ***quittances*** transmises par ***email*** ou ***sms*** donc la copie est nécessairement sous format électronique.

Position du Département :
Facture électronique acceptée.

Art.21, alinéa 1, c) : Obligations relatives aux voitures
La loi prévoit un ensemble de logos comme signes distinctifs en plus de la bonbonne taxi, jugée insuffisante. Deux alternatives: soit une couleur distinctive unique pour tous les taxis qui est contraire au principe de l'impôt sur les véhicules des particuliers, soit des signes distinctifs inadaptés. En effet, les signes distinctifs à apposer sur les portes des véhicules taxis sont soit ***magnétiques*** (qui abiment la carrosserie) soit ***plastiques autocollants***. Dans le premier cas, perte fréquente sur l'autoroute, car ils ne se fixent pas sur les voitures nouvelles qui utilisent l'aluminium et la céramique, pour alléger leur poids au lieu de l'acier. Dans le second cas, les plastiques autocollants ne résistent pas aux lavages fréquents des véhicules et doivent être remplacés fréquemment, entrainant une ***surconsommation inutile de plastique***. Il y a eu des cas rapportés où les logos magnétiques se sont détachés sur l'autoroute et ont fini sur le pare-brise d'un autre véhicule? ***Bonjour les risques d'accident!*** En résumé pour respecter la loi, les véhicules les plus écologiques se trouvent dans l'obligation de surconsommer du plastique et d'être verbalisés lorsque les signes distinctifs se sont décollés!

—> **Il faut que les conditions imposées par la loi soient applicables et adaptées à la réalité économique.**

Position du Département :
Le département peut entrer en matière sur cette demande (voie règlementaire).

Art.22, alinéa 1, b) : Prix des courses
Dans les prix forfaitaires il faut tenir compte d'une certaine pondération afin de ne pas léser les taxis aux heures de pointe! Et en plus, il faut prendre en considération l'augmentation du niveau de la vie et du pouvoir d'achat.

Position du Département :
Le département a prévu de consulter les milieux professionnels pour recueillir des propositions de prix.

Art.24 alinéa 3 : temps minimum entre la réservation et la prise en charge (VTC)
Il faut demander un laps de temps minimum **d'une heure entre la commande et la prise en charge**, afin d'éviter le maraudage et l'émission de commandes à posteriori. En effet, plusieurs VTC chopent des clients et leur demandent de leur envoyer un sms ou un mail comme quoi ils ont une réservation (comme justificatif en cas de contrôle).

Position du Département :
Le département a volontairement mis une formule potestative qui lui permettra d'intervenir si d'aventure le principe de la commande préalable n'est pas respecté par le milieu des VTC.

Art.27, alinéa 4, b) : Le calcul du rendement pour un bail à ferme doit tenir compte de:
1/ frais mécaniques
2/ usure
3/ assurance (le chauffeur est suisse ou non)
4/ taxes (taxe de tourisme, taxe communale, AUADP, impôt sur les plaques, vignettes)

Position du département :
Le département tiendra compte de ces éléments dans le calcul du rendement brut.

Art. 33, alinéa 2, a) : taxe d'accès à l'aéroport
les 1.5 CHF(taxe d'accès à l'aéroport) sont prélevés par l'aéroport sur des cartes d'accès délivrées par celui-ci. Ce montant est ensuite ajouté aux clients comme supplément spécial Aéroport. En fait, nous percevons ce supplément au nom de l'aéroport. Il est difficile d'expliquer aux clients ce coût caché dès lors que les navettes des hôtels et de transfert ne le payent pas! => ***Bonjour les inégalités de traitements!***
Selon la LTVTC en vigueur, cette taxe d'accès à cette zone, est censée servir à l'aménagement, la gestion et la surveillance de l'aéroport.
a) En ce qui concerne l'aménagement, force est de constater qu'il y a une grande insuffisance de places mettant à l'épreuve les règles de sécurité. En effet, si un taxi venait à prendre feu, il serait très difficile aux autres véhicules de s'éloigner du fait de la hauteur des trottoirs situés de part et d'autre.
b) La gestion de la sécurité et de l'assistance à la prise en charge des clients ne sont pas professionnelles. Les agents de sécurité ne sont ni intègres ni professionnels et beaucoup d'abus de pouvoir sont constatés. En effet, les agents de sécurité dirigent mal les clients vers les taxis. Ils se permettent parfois de donner des informations aux clients visant à favoriser une certaine concurrence déloyale. Ceci ne correspond pas à

l'esprit de Genève, ni à l'attente des visiteurs! Si un service à la réputation d'être cher, celui-ci doit au moins offrir une prestation de la plus haute qualité.
c) La surveillance quant à elle, est quasi nulle pour les navettes étrangères, et pour de nombreux VTC qui chargent leurs clients hors zone de chargement sans pour autant être amendés!

—> **Élimination de la barrière ainsi que le coût de passage de 1.5 CHF. Mise en place de professionnels qui offrent une vraie valeur ajoutée pour la clientèle, par exemple un guichet indépendant de toutes centrales de diffusion de courses.**

Position du Département :
De facto et avec l'introduction de forfaits au départ de l'aéroport, la taxe de Fr. 1.50 sera englobée, donc par conséquent invisible pour le client. Par ailleurs, il est prévu que le département demande à l'aéroport de diminuer cette taxe à Fr. 1.–.

Art. 33, alinéa 2, b) : prise en charge fluide des clients à l'aéroport
Depuis que l'aéroport a supprimé les 4 points de chargement, la fluidité est substantiellement péjorée. Canaliser les taxis vers le passage de la barrière payante de 1.5 CHF ne présente que des inconvénients pour les clients et pour la fluidité de leur prise en charge (en particulier ceux qui viennent de la gare CFF). Pour les familles nombreuses chargées de bagages et les personnes à mobilités réduites ne sortant pas de l'avion, cette situation constitue un véritable handicap. Les taxis obligés de s'acheminer vers la barrière payante avant la prise en charge des clients sont la cause du débordement de leurs véhicules à l'extérieur de l'aéroport.
De plus, il n'y a pas assez de places au départ là où il y a la dépose des clients, et aucune de ces places de dépose n' est protégée des intempéries.
5/ l'amortissement du coût de l'autorisation
6/ l'amortissement du prix d'achat du véhicule
En effet, de 2009 jusqu'à 2017 le service de commerce fournissait un contrat type de bail à ferme avec des barèmes des loyers maximaux (Bail à ferme).

Chapitre III, Section 5: Droits et obligations spécifiques aux entreprises de diffusion de courses :
Les modifications et renforcements proposés dans ce projet de loi garantissent un meilleur service pour le client, mais concernant les chauffeurs de taxi qui s'affilient aux centrales d'appel, l'Etat n'a pas cadré les contrats abusifs fournis par ces diffuseurs: l'exclusivité, la rupture de contrat sans motif, passage de courses par copinage…(exemple de contrat de diffuseur).

—> **Réfléchir à plus d'un point de chargement pour tenir compte de la polarité CFF et aéroportuaire.**

Position du Département :
Sera discuté avec l'AIG.

Art. 33, alinéa 2, c) : limitation du nombre de taxis à l'aéroport
L'infrastructure de l'aéroport n'est pas adaptée au nombre de taxis, en particulier dans la zone d'attente avant le chargement des clients.
Il n'y a pas de transparence ni de coordination entre les différents services et départements de l'État. En effet, le problème du nombre important de taxis en attente est un problème qui touche l'aéroport, la gare, les stations de taxi en ville... Ce problème est apparu depuis que l'état a commencé la délivrance massive des AUADP sans pour autant préparer l'infrastructure adéquate. Chaque jour, nous sommes confrontés au problème de places de stationnement en attente. Nous pouvons proposer beaucoup de solutions mais celles-ci seront-elles prises en considération par les autorités?

—> **Avant de limiter indépendamment d'une quelconque optimisation de l'offre par rapport à la demande, l'aeroport devrait en premier lieu améliorer les conditions actuelles et aménager plus de places pour les taxis.**

Position du Département :
Sera discuté avec l'AIG.

Art. 33, alinéa 2, e) :
Entrave à la circulation: le problème du débordement des taxis à l'extérieur de l'aéroport est un problème qui est apparu en 2017, lorsque l'Etat a commencé à délivrer des plaques sans préparer l'infrastructure adéquate. Pour autant que les tarifs fixés soient adaptés à la réalité économique du canton, il n'y a aucune raison que les chauffeurs ne respectent pas ces tarifs. Ex.: Tarif minimal de 20 CHF (dans une proposition de loi) au départ de l'aéroport. l'**Art. 24 de la loi 2005** est essentiel pour l'image de Genève: Guichet de renseignement des voyageurs et de contrôle>>

—> **Pourquoi ne pas reprendre ce concept de la loi de 2005 avec un guichet électronique indépendant de tout diffuseur de course et permettant aux clients voyageurs de choisir les modalités de la course: type de véhicule, forfait, etc.**

Position du département :
Le milieu professionnel des taxis revient systématiquement avec cette demande. Or, les nouvelles habitudes de consommation et d'achat de service se font non plus devant un guichet, mais devant un smartphone ou un ordinateur. De plus, s'agissant du guichet, l'aéroport a signalé à plusieurs reprises que si le milieu des taxis voulait en louer un, cela serait possible (env. Fr. 10'000.--/année).

Art.34 : Consultation et participation des milieux professionnels
Dans le règlement d'exécution de la loi H1 30.01 entrée en vigueur 15 mai 2005, le chapitre X sur les milieux professionnels cadrait beaucoup mieux les associations: En effet, plusieurs associations ne se sont pas enregistrées au registre de commerce afin

d'échapper aux déclarations de revenus et que les statuts, les PV des assemblées générales et tous les mises à jour ne leur soient pas demandées. Du coup, ils ont trouvé l'opportunité de développer un petit business d'achat/vente et location de voitures tampons sans que l'argent n'apparaisse dans le compte de l'association.

—> **Toute association ayant pour but la défense et la représentation des milieux professionnels devrait nécessairement être enregistrée au registre du commerce afin d'assurer une transparence juridique et économique.**

Position du département:
Le milieu professionnel des taxis devrait se structurer avec une faîtière (il y a beaucoup (trop) d'associations différentes à ce jour).

Art.35, alinéa 1 : Emoluments pour effectuer des contrôles
Demander des émoluments pour des contrôles est anormal!

Art. 36, alinéa 1 : Taxe annuelle
Selon la LTaxis 2005, Les montants payés et versés pour la délivrance et l'annulation des permis permettent aux nouveaux exploitants d'accéder à la profession et à ceux qui la quittent de bénéficier d'un montant leur permettant d'améliorer sensiblement leur retraite ou leur reconversion professionnelle. Dans le projet 2020, comme déjà dans celui de 2017, le régime de délivrance d'autorisation d'exploiter contre payement d'une taxe unique a disparu pour une cotisation annuelle de 1400.- CHF sur 6 ans, renouvelable. Les détenteurs de concession ont été remboursés du montant de leur investissement initial par l'Etat, mais pour les chauffeurs qui ont commencé avec le régime des cotisations annuelles, la loi n'a prévu aucune rétrocession d'une partie de ces cotisations lors de leur retraite. Ceux-ci ne peuvent donc compter que sur l'AVS des indépendants.
Cette taxe annuelle est plafonnée à 1400.- CHF Sur quels bases et critères est faite cette estimation ? 1400 CHF : le plafond de la taxe, pourquoi paye-t-on le plafond? Pourquoi pas 50.- CHF ou 100.- CHF ? Si on se base sur le fait que lors de dépôt de plaques privées, nous payons pas l'impôt sur celles-ci, pourquoi lorsque les chauffeurs de taxi n'utilisent pas leur autorisation d'usage accru du domaine public, continuent-ils de payer cette taxe?

—> **Il n'est pas logique de payer les 1400 CHF pendant la période du dépôt.**

Position du département :
Par symétrie avec l'impôt sur les véhicules, la taxe pourrait être remboursée prorata temporis, en veillant toutefois à ce que cela ne conduise pas à avoir des AUADP non utilisées pendant de longues périodes.

1er juillet 2017 entrée en vigueur de la loi actuelle avant l'entrer en vigueur de la loi 2017 a p r è s l ' e ntrée en vigueur de la loi 2017
la taxe servait comme montant la t a x e s e r t à garantir le respect et la compensatoire et permet ainsi d'améliorer l a b o n n e a p p l i c ation de la présente loi sensiblement la retraite. Et nos retraites ???

—> **Autoriser la vente d'autorisations entre chauffeurs de taxis pour fluidifier la liste d'attente et permettre aux vendeurs d'améliorer sensiblement leur retraite ou leur reconversion professionnelle (en la plafonnant à 40 milles francs).**

Position du département :
A voir dans le cadre de l'amendement général déposé par le département.

—> **double imposition! Sachant que ce travail est confié à la police et qu'il est couvert par nos impôts, quel rôle a vraiment cette taxe?**

Art. 37, alinéa 1 : (agent de sécurité)
Les agents de sécurité (ex. aéroport) devraient être plus professionnels et faire l'objet de contrôles afin de s'assurer qu'il n'y ait pas d'abus de pouvoir ou favoritisme. (Des pétitions sont en notre possession)

Art. 36, alinéa 2 : (double imposition)
(Cf. **Art 36 alinéa 2:** Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.)

Chapitre IX Mesures et sanctions :
Les amendes de police sont disproportionnées et donnent un sentiment de punition qui va au-delà de l'objet de l'amende infligée.

Observations supplémentaires:

1/ Perception asymétrique de la TVA entre la France et la Suisse
Situation actuelle: Lors de courses sur le territoire français en Haute-Savoie, les autorités perçoivent auprès des chauffeurs de taxi genevois, la TVA correspondant à un montant estimatif du trajet effectué en France.
Constat: Selon les ***témoignages*** de chauffeurs de taxi genevois, une telle taxe n'existe pas en dehors du passage aux autres frontières françaises (hors Haute-Savoie). De plus, il est possible aux chauffeurs de se rendre à Annecy auprès des autorités douanières pour demander à récupérer cette TVA. Phénomène encore plus étonnant, les VTC suisses et les minibus (plus de 10 personnes)
sont exempts de cette taxe! Il semblerait que le choix de la perception de la TVA soit à la discrétion des autorités douanières de Haute-Savoie. De plus, seuls les postes de douanes sur une liste restreinte de points de passage avec des horaires encadrés sont autorisés aux chauffeurs de taxis genevois, entrainant des allongements de courses substantiels à la charge des clients!

—> **Revendications**: Négocier avec les autorités de Haute-Savoie soit la suppression pure et simple de cette perception, comme c'est le cas pour les autres passages frontières vers la France, soit mettre en place sur le canton une TVA pour les chauffeurs de taxi immatriculés en France au bénéfice d'une autorisation annuelle d'accès au marché sur le territoire genevois.
Situation actuelle: Payement de l'impôt sur les plaques au même titre que les particuliers.
Constat: Payement de 1400.- CHF, plus la taxe de tourisme, plus la taxe communale, plus le contrôle technique annuel obligatoire et en plus l'impôt sur les plaques comme les privés. ***Beaucoup de taxes pour une profession dont les revenus ne font que diminuer ou au mieux stagnent.***

Position du département :
Cette problématique est connue du département. Cela étant et suite à une interpellation parlementaire au Conseil national il y a quelques années, le Conseil fédéral avait répondu qu'il n'entendait pas soumettre les transporteurs étrangers à la TVA dès lors que ceux-ci se rendaient dans des aéroports suisses.

L'impôt sur les plaques à Genève est calculé uniquement sur la puissance du véhicule sans tenir compte d'autres paramètres qui influent sur l'environnement. Par exemple une Tesla modèle X est imposée au prix fort du fait de sa puissance, mais n'émet pas de CO2.
L'impôt sur les plaques est trop variable d'un canton à l'autre: à Genève il est d'environ 1400.- CHF pour un véhicule Tesla modèle X alors que dans le Canton de Vaud, il est de 25.- CHF! ***Quel encouragement pour le passage à l'électrique!***

—> **Revendication**: Retour à l'impôt unique sur les plaques de 150.- CHF. (Exemple Impôt sur les plaques pour une voiture zéro-carbone)
En effet, les véhicules de chauffeurs de taxi qui débordent à l'aéroport, les chauffeurs qui laissent leurs voitures pour aller aux toilettes, ... sont amendés de façon disproportionnée par rapport à l'infraction. Et parfois même, la police effectue un contrôle approfondi des disques, tachygraphes, pneus, quittances, etc., sans rapport avec l'infraction, donnant la nette impression d'une lourde
punition pour un passage rapide aux toilettes! (Amende Police) Dans le cas où la suppression serait refusée, il faut alors que les autorités françaises soient capables de percevoir cette TVA à tous les postes frontières en Haute-Savoie afin de ne pas porter préjudice
aux clients français. (Dossier TVA française)

ANNEXE 4

Union des Taxis Genevois 18 mai 2020

Points problématiques dans le nouveau projet de loi

Selon le projet de loi LTVTC 2020, celui-ci a pour but:

« 1/ La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité.

2/ Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement et des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière de conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.»

—> Il faut trouver un compromis de qualité entre les intérêts du canton d'offrir à tous un service de taxis de qualité et les intérêts des chauffeurs de pouvoir vivre dignement de leur métier dans des conditions qui soient respectueuses de leur vie de famille.

Un certain nombre de points présentent des aspects problématiques qui méritent d'être adressés afin d'être pris en considération par la Commission des transports concernant le projet de loi LTVTC 2020.

Problématiques détectées article par article:

Art. 8 : Diplômes et examens
Dans le présent projet de loi il faut tenir compte du nombre de sessions d'examen par an sachant que les autorisations d'usage accru du domaine publique (AUADP) en circulation couvrent plus que largement la clientèle à servir.
De plus, le nombre de plaques disponibles en bail à ferme est largement inférieur à la demande, contraignant les chauffeurs soit à continuer de travailler en tant que VTC ou à partager un bail à ferme avec un autre chauffeur.
L'arrivée de nouveaux chauffeurs ayant réussi les examens vient encore plus gonfler la liste d'attente (le nombre de chauffeurs de taxis sur liste d'attente a dépassé les 600!)
(exemples d'écoles en annexe)

—> Réduire le nombre de sessions des examens de taxis à une session chaque trois ans jusqu'à ce que la liste d'attente disparaisse et ensuite ajuster la fréquence en fonction des besoins du canton.
—> Il faut peut-être introduire dans les matières d'examens des normes d'entretient et d'hygiène pour que les chauffeurs de taxis soient préparés à une éventuelle épidémie ou pandémie.

Art. 9 : Organisation des examens
Le département doit préciser à qui il peut déléguer les tâches d'organisation d'examens car il y'a eu beaucoup d'abus et de conflit d'interêt de la part de certains experts en activité ou anciens et de la part de diffuseurs de courses.

En effet, certains chauffeurs de taxis s'appuient sur leurs anciens ou actuels statuts d'experts auprès du PCTN (certains travaillent en plus comme administrateurs chez des diffuseurs de courses et possèdent ou travaillent dans des écoles qui forment les VTC et les chauffeurs de taxi).

Ces experts promettent aux futurs chauffeurs un taux de réussite de 90% aux examens et en plus leur offre une certaine garantie de trouver du travail avec des bails à fermes avantageux. Ceci leur permet de remplir deux fois/ans leurs salles de cours pour un prix de formation compris entre 6000,00 et 7000,00 CHF par chauffeur. (exemples d'écoles en annexe)

—> Il faut séparer les rôles et responsabilités. On ne peut pas à la fois être expert au PCTN pour faire passer les examens et en même temps former les chauffeurs à ces mêmes examens.

Chapitre II, Section 3 : Entreprises de diffusion de courses
Les deux diffuseurs connus à Genève utilisent des pratiques collusoires et discriminatoires. Leurs contrats (diffuseurs/ chauffeurs) ne protègent en rien les intérêts des affiliés.

Dans le projet de loi 2020, l'encadrement des pratiques des diffuseurs de courses est insuffisant. En effet, il n'est nulle part mentionné que le prix du service fourni par le diffuseur, aux chauffeurs qui l'ont contracté devrait être proportionnel à la prestation que ces derniers en retirent. Il n'est pas acceptable de payer un montant fixe mensuel de l'ordre de 700.- CHF qui doit être payé tous les mois de l'année y compris ceux non-travaillés, sans qu'il n'y ait d'ajustements en relation avec les services rendus.

De plus, les diffuseurs devraient être contraint de respecter les lois suisses du commerce lors de la rédaction de leurs contrats. En particulier, ils ne sauraient en aucun cas exiger une exclusivité de service de diffusion dès lors que les chauffeurs sont indépendants et qu'ils n'ont aucune garantie d'un revenu minimum assuré par le diffuseur. Enfin, les chauffeurs ne devraient pas être obligés d'accepter des cartes de fidélité du diffuseur dont les conditions sont imposées par ce dernier, en particulier la retenue de la TVA et le prix de course. (exemple de contrat, en annexe), (exemple de retenue de TVA).

—> Développer un système électronique neutre de diffusion de courses accessible à tous les chauffeurs ayant une autorisation d'usage accru du domaine public qui offre une prestation dont le coût soit en rapport avec le nombre de courses diffusées. Ce système peut éventuellement fédérer des diffuseurs du courses indépendants existants.

Art.13, alinéa 1 : (Limitation en durée de l'autorisation d'usage accru du domaine public)

L'État a transformé l'autorisation d'exploiter un usage commun du domaine publique à durée indéterminée (Loi avant 2017), en une autorisation d'usage accru du domaine public renouvelable chaque six ans.
En quoi la limitation de la durée de l'AUADP assure-t-elle le bon fonctionnement des services de taxis ? Ou l'utilisation optimale du domaine public ? Ou garantit-elle la sécurité publique ?
Pourquoi 6 ans ?
—> La durée ne devrait-elle pas refléter la valeur des anciennes autorisations? Au minimum 20 ans pour être équivalent à la valeur de l'autorisation précédente (~40'000.00 CHF).

Art.13, alinéa 3 : (cession d'AUADP)

Du 01/07/2017 jusqu'au 31/12/2017 après l'entrée en vigueur de la loi actuelle, l'État a autorisé les ventes croisées (cession d'AUADP de titulaire à titulaire) d'autorisations d'usage accru du domaine public en précisant explicitement que les acheteurs ne sauraient demander à celui-ci un remboursement, comme c'était le cas pour tous les détenteurs qui ont récupéré ce montant lors du passage à la nouvelle loi, et donc de leur faire payer au prix des autorisations d'exploiter un taxi de service public, le simple droit de payer la cotisation annuelle de ces nouvelles formes d'autorisation (LTVTC 2017 Art 47).
Comment l'Etat peut-il autoriser des transactions commerciales sur un objet dont la valeur n'est pas garantie au delà d'une certaine durée ? ! ***Ceci pose un véritable problème étique!***

Comment l'État peut-il encourager la vente d'une autorisation à l'origine à durée indéterminée alors que celle-ci n'aura possiblement plus de valeur 6 ans plus tard?
Pourquoi un titulaire d'autorisation d'usage accru serait-il compensé par l'État après l'entrée en vigueur de la loi actuelle (2017) alors qu'un acheteur de cette même autorisation auprès d'un titulaire ne le serait pas?
L'Etat ne traite pas équitablement les acheteurs et les détenteurs. Serais-ce un moyen de se soustraire à ses obligations? (exemple de contrat de cession fourni par le PCTN, en annexe)

(Cf. Art 47 LTVTC 2017
1. Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation.
4. La cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005.)

—> L'Etat se doit de traiter tous les titulaires d'autorisation de manière équitable. Il est donc essentiel qu'il compense les personnes qui ont été lésées dans ces échanges croisés et organisées.

Art.13, alinéa 4 : (fixation du nombre maximal d'AUADP)
numerus-clausus: Etant donné le débordement constaté tous les jours à l'aéroport, la gare et aux stations de taxis, l'Etat se doit de fixer le nombre maximal en fonction des besoins du canton. Ces besoins doivent être ré-évalués périodiquement!

Art.13, alinéa 5, c) :
Exemple: il y a grand nombre de chauffeurs de taxis qui n'ont pas pu payer les 1400 CHF. En conséquence, le PCTN a prononcé une suspension de l'autorisation d'une durée d'un mois sans se préoccuper des conséquences sociales et économiques pour les chauffeurs !
Si ce cas est répété plusieurs fois, l'Etat ne permettra pas au chauffeur de renouveler son autorisation.
—> Ces autorisations sont des outils de travails et constituent pour beaucoup de chauffeurs le seul moyen de subvenir aux besoins de leur famille. Il faut donc trouver une sanction qui n'empêche pas le chauffeur d'arriver à s'acquitter de ses obligations! (exemple : suspension plaques par PCTN)

Art.13, alinéa 9, c) : (usage en nom propre)
il y a beaucoup d'abus causés par le mots « effectif ». Il y a un nombre important de chauffeurs de taxi titulaires d'une seule autorisation d'usage accru du domaine public et qui n'exploitent pas leur autorisation directement. En effet, ils contractent par bail à ferme l'usage de celles-ci à d'autres chauffeurs se trouvant sur la liste d'attente. (Par exemple, ils peuvent demander à leurs chauffeurs titulaires de baux à ferme de remplir quelques disques pour eux, afin de justifier leurs présence sur le terrain).
C'est en quelque sorte une injustice pour ceux qui sont sur liste d'attente!

—> « Effectif » doit signifier usage en nom propre!

Art. 14 : Immatriculation des voitures de transport avec chauffeur
Sachant que le nombre de VTC ne fait que croître, l'Etat est prié de limiter ce nombre en fonction des besoins.
—> Il faut rajouter aux conditions de délivrance:
***disposer d'une place de stationnement privée pour garer le véhicule en dehors des périodes de circulation.**
****une clause de renouvellement de la carte chaque X années, pour un meilleur contrôle.**

Art.16 alinéa 2 : Offreurs confédérés
Un grand nombre de VTC immatriculés dans le canton de VD, effectue des courses sur le territoire du canton comme les taxis genevois.
De nombreux taxis genevois témoignent de leur présence, principalement la nuit et les week-ends. Ces VTC attendent des clients à la sortie des bars et des discothèques, et utilisent les voies bus-taxis sans pour autant être sanctionnés. Cette concurrence déloyale vient ajouter aux difficultés de la profession de chauffeurs de taxis genevois.
La loi cantonale est la même pour tous! Les autorités doivent veiller au respect de la loi !
—> L'Etat doit absolument assurer des contrôles systématiques et efficaces, en faisant au besoin appel aux chauffeurs de taxis genevois.

Cette catégorie d'offreurs n'apporte rien à l'économie du canton mais en revanche une grande partie de ces VTC profite de ce système pour travailler quotidiennement à Genève sans supporter tous les taxes imposées aux taxis genevois.

(Cf. Art16 alinéa 2: Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis, ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte)

Ce n'est pas équitable vis à vis de ceux qui ont passé le permis professionnel genevois !
C'est une occasion pour les tricheurs de contourner la loi!

Art.17 : Offreurs étrangers
Un réseau illégal d'organisation de transfert de personnes, constitué d'un grand nombre de véhicules immatriculés en dehors de la Suisse (Lituanie, Pologne, etc.) récupèrent leurs clients dans les parkings de l'aéroport (et alentour, ex. Parking près de la Migros)!
(exemple de document fourni par un chauffeur français qui exerce le transport de personnes sur le territoire genevois et des autorisations délivrées par le PCTN)

a/ Plusieurs sociétés étrangères viennent à l'aéroport de Genève pour effectuer des transferts illégaux et sont rarement contrôlées. Le service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir leur octroie une autorisation annuelle d'accès au marché sur le territoire genevois pour une période de 90 jours sans aucune mention dans le document du matricule du véhicule utilisé, ni la date du début de ces 90 jours. Donc dans ces conditions, il est évident qu'un tel contrôle est très difficile voire impossible. Une autorisation de ce type, encourage le développement d'un réseau de transport au noir. ***De plus, non seulement ces navettes constituent une concurrence déloyale aux chauffeurs de taxi, mais en plus elles ne contribuent en rien à l'économie du canton!***

b/ souvent les bus ou navettes (étrangères) ne coupent pas leur moteur lorsqu'elles attendent leurs passagers à l'aéroport. Il s'en suit une importante pollution dans la zone d'attente des taxis en attendant la prise en charge. ***Certains jours, lors des saisons touristiques, les émanations sont telles que la zone où les chauffeurs attendent est quasiment irrespirable !***
Les navettes occupent une partie importante du stationnement réduisant d'autant les places disponibles pour les taxis. ***Ceux-ci sont alors obligés de se parquer en dehors des zones autorisées!***
c/ les guichets de transferts à l'intérieur de l'aéroport qui chopent les clients dès leur arrivée soit suite à une réservation à l'avance ou sur place en leurs proposant des prix inférieurs de 50% à ceux des taxis (sans payer les taxes qui incombent aux chauffeurs de taxis genevois), ***causent un important manque de travail pour les taxis genevois***. Cette situation engendre pour les chauffeurs de taxi, ***des heures de travail incroyables qui se soldent par une péjoration de leur vie de famille conduisant hélas à de nombreux divorces***.

Union des Taxis Genevois 18 mai 2020

—> Il faut absolument que l'Etat fasse respecter la loi et mette de l'ordre dans cette cacophonie! Là encore, le témoignage des chauffeurs de taxis genevois pour constituer un soutien précieux à la police chargé de faire respecter la loi.

Art.18, alinéa 2 : Obligations relatives aux voitures
Possibilité d'utilisation du véhicule taxi à titre privé ou par un tiers muni d'un disque pour justification.

Art.18, alinéa 4 : La géolocalisation ne respecte pas les principes de respect de liberté de déplacement du chauffeur et du client.

Art.19, alinéa 1: Il faut une commission de contrôle qui impose des normes d'hygiène et de sécurité dans le véhicule. Les agents sur le terrain n'ont aucune formation à ce niveau et les chauffeurs de taxi sont bien trop souvent critiqués à cause de l'état des véhicules. Une norme doit être créer et une commission doit pouvoir contrôler celles-ci.

Art.19, alinéa 5 : Obligations vis-à-vis des clients
Beaucoup de clients préfèrent les ***quittances*** transmises par ***email*** ou ***sms*** donc la copie est nécessairement sous format électronique.

Art.21, alinéa 1, c) : Obligations relatives aux voitures
La loi prévoit un ensemble de logos comme signes distinctifs en plus de la bonbonne taxi, jugée insuffisante.
Deux alternatives: soit une couleur distinctive unique pour tous les taxis qui est contraire au principe de l'impôt sur les véhicules des particuliers, soit des signes distinctifs inadaptés. En effet, les signes distinctifs à apposer sur les portes des véhicules taxis sont soit ***magnétiques*** (qui abiment la carrosserie) soit ***plastiques autocollants***. Dans le premier cas, perte fréquente sur l'autoroute, car ils ne se fixent pas sur les voitures nouvelles qui utilisent l'aluminium et la céramique, pour alléger leur poids au lieu de l'acier. Dans le second cas, les plastiques autocollants ne résistent pas aux lavages fréquents des véhicules et doivent être remplacés fréquemment, entrainant une ***surconsommation inutile de plastique***.
Il y a eu des cas rapportés où les logos magnétiques se sont détachés sur l'autoroute et ont fini sur le pare-brise d'un autre véhicule? ***Bonjour les risques d'accident!***
En résumé pour respecter la loi, les véhicules les plus écologiques se trouvent dans l'obligation de surconsommer du plastique et d'être verbalisés lorsque les signes distinctifs se sont décollés!

—> Il faut que les conditions imposées par la loi soient applicables et adaptées à la réalité économique.

Art.22, alinéa 1, b) : Prix des courses
Dans les prix forfaitaires il faut tenir compte d'une certaine pondération afin de ne pas léser les taxis aux heures de pointe! Et en plus, il faut prendre en considération l'augmentation du niveau de la vie et du pouvoir d'achat.

Art.24 alinéa 3 : temps minimum entre la réservation et la prise en charge (VTC)
Il faut demander un laps de temps minimum **d'une heure entre la commande et la prise en charge**, afin d'éviter le maraudage et l'émission de commandes à posteriori. En effet, plusieurs VTC chopent des clients et leur demandent de leur envoyer un sms ou un mail comme quoi ils ont une réservation (comme justificatif en cas de contrôle).

Art.27, alinéa 4, b) : Le calcul du rendement pour un bail à ferme doit tenir compte de:
1/ frais mécaniques
2/ usure
3/ assurance (le chauffeur est suisse ou non)
4/ taxes (taxe de tourisme, taxe communale, AUADP, impôt sur les plaques, vignettes)

5/ l'amortissement du cout de l'autorisation
6/ l'amortissement du pris d'achat du véhicule
En effet, de 2009 jusqu'à 2017 le service de commerce fournissait un contrat type de bail à ferme avec des barèmes des loyers maximaux (Bail à ferme).

Chapitre III, Section 5: Droits et obligations spécifiques aux entreprises de diffusion de courses :
Les modifications et renforcements proposés dans ce projet de loi garantissent un meilleur service pour le client, mais concernant les chauffeurs de taxi qui s'affilient aux centrales d'appel, l'Etat n'a pas cadré les contrats abusifs fournis par ces diffuseurs: l'exclusivité, la rupture de contrat sans motif, passage de courses par copinage…(exemple de contrat de diffuseur).

Art. 33, alinéa 2, a) : taxe d'accès à l'aeroport
les 1.5 CHF(taxe d'accès à l'aeroport) sont prélevés par l'aéroport sur des cartes d'accès délivrées par celui-ci. Ce montant est ensuite ajouté aux clients comme supplément spécial Aéroport. En fait, nous percevons ce supplément au nom de l'aéroport.

Il est difficile d'expliquer aux clients ce coût caché dès lors que les navettes des hôtels et de transfert ne le payent pas! ==> ***Bonjour les inégalités de traitements!***

Selon la LTVTC en vigueur, cette taxe d'accès à cette zone, est censée servir à l'aménagement, la gestion et la surveillance de l'aéroport.
a) En ce qui concerne l'aménagement, force est de constater qu'il y a une grande insuffisance de places mettant à l'épreuve les règles de sécurité. En effet, si un taxi venait à prendre feu, il serait très difficile aux autres véhicules de s'éloigner du fait de la hauteur des trottoirs situés de part et d'autres.
b) La gestion de la sécurité et de l'assistance à la prise en charge des clients ne sont pas professionnelles. Les agents de sécurité ne sont ni intègres ni professionnels et beaucoup d'abus de pouvoir sont constatés. En effet, les agents de sécurité dirigent mal les clients vers les taxis. Ils se permettent parfois de donner des informations aux clients visant à favoriser une certaine concurrence déloyale. Ceci ne correspond pas à l'esprit de Genève, ni à l'attente des visiteurs! Si un service à la réputation d'être cher, celui-ci doit au moins offrir une prestation de la plus haute qualité.
c) La surveillance quant à elle, est quasi nulle pour les navettes étrangères, et pour de nombreux VTC qui chargent leurs clients hors zone de chargement sans pour autant être amendés!

—> **Élimination de la barrière ainsi que le coût de passage de 1.5 CHF.**
Mise en place de professionnels qui offrent une vraie valeur ajoutée pour la clientèle, par exemple un guichet indépendant de toutes centrales de diffusion de courses.

Art. 33, alinéa 2, b) : prise en charge fluide des clients à l'aeroport
Depuis que l'aéroport a supprimé les 4 points de chargement, la fluidité est substantiellement péjorée.
Canaliser les taxis vers le passage de la barrière payante de 1.5 CHF ne présente que des inconvénients pour les clients et pour la fluidité de leur prise en charge (en particulier ceux qui viennent de la gare CFF). Pour les familles nombreuses chargées de bagages et les personnes à mobilités réduites ne sortant pas de l'avion, cette situation constitue un véritable handicap.
Les taxis obligés de s'acheminer vers la barrière payante avant la prise en charge des clients sont la cause du débordement de leurs véhicules à l'extérieur de l'aéroport.
De plus, il n'y a pas assez de places au départ là où il y a la dépose des clients, et aucunes de ces places de dépose n' est protégée des intempéries.

—> Réfléchir à plus d'un point de chargement pour tenir compte de la polarité CFF et aéroportuaire.

Art. 33, alinéa 2, c) : limitation du nombre de taxis à l'aeroport
L'infrastructure de l'aéroport n'est pas adaptée au nombre de taxis, en particulier dans la zone d'attente avant le chargement des clients.

Il n'y a pas de transparence ni de coordination entre les différents services et départements de l'État. En effet, le problème du nombre important de taxis en attente est un problème qui touche l'aéroport, la gare, les stations de taxi en ville...

Ce problème est apparu depuis que l'état a commencé la délivrance massive des AUADP sans pour autant préparer l'infrastructure adéquate.

Chaque jour, nous sommes confrontés au problème de places de stationnement en attente. Nous pouvons proposer beaucoup de solutions mais celles-ci seront-elles prises en considération par les autorités?
—> Avant de limiter indépendamment d'une quelconque optimisation de l'offre par rapport à la demande, l'aeroport devrait en premier lieu améliorer les conditions actuelles et aménager plus de places pour les taxis.

Art. 33, alinéa 2, e) :
Entrave à la circulation: le problème du débordement des taxis à l'extérieur de l'aéroport est un problème qui est apparu en 2017, lorsque l'Etat a commencé à délivrer des plaques sans préparer l'infrastructure adéquate.
Pour autant que les tarifs fixés soient adaptés à la réalité économique du canton, il n'y a aucune raison que les chauffeurs ne respectent pas ces tarifs.
Ex.: Tarif minimal de 20 CHF (dans une proposition de loi) au départ de l'aéroport.
l'Art. 24 de la loi 2005 est essentiel pour l'image de Genève: Guichet de renseignement des voyageurs et de contrôle>>
—> Pourquoi ne pas reprendre ce concept de la loi de 2005 avec un guichet électronique indépendant de tout diffuseur de course et permettant aux clients voyageurs de choisir les modalités de la courses: type de véhicule, forfait, etc.

Art.34 : Consultation et participation des milieux professionnels
Dans le règlement d'exécution de la loi H1 30.01 entrée en vigueur 15 mai 2005, le chapitre X sur les milieux professionnels cadrait beaucoup mieux les associations:
En effet, plusieurs associations ne se sont pas enregistrées au registre de commerce afin d'échapper aux déclarations de revenus et que les statuts, les PV des assemblées générales et tous les mises à jour ne leur soient pas demandées.
Du coup, ils ont trouvé l'opportunité de developper un petit business d'achat/vente et location de voitures tampons sans que l'argent n'apparaisse dans le compte de l'association.
—> Toute association ayant pour but la défense et la représentation des milieux professionnels devrait nécessairement être enregistrée au registre du commerce afin d'assurer une transparence juridique et économique.

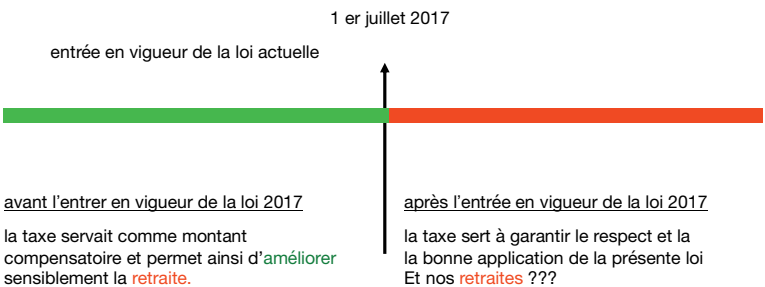
Art.35, alinéa 1 : Emoluments pour effectuer des contrôles
Demander des émoluments pour des contrôles est anormal!

Art. 36, alinéa 1 : Taxe annuelle
Selon la LTaxis 2005, Les montants payés et versés pour la délivrance et l'annulation des permis permettent aux nouveaux exploitants d'accéder à la profession et à ceux qui la quittent de

bénéficier d'un montant leur permettant d'améliorer sensiblement leur retraite ou leur reconversion professionnelle.
Dans le projet 2020, comme déjà dans celui de 2017, le régime de délivrance d'autorisation d'exploiter contre payement d'une taxe unique a disparu pour une cotisation annuelle de 1400.- CHF sur 6 ans, renouvelable. Les détenteurs de concession ont été remboursés du montant de leur investissement initial par l'Etat, mais pour les chauffeurs qui ont commencé avec le régime des cotisations annuelles, la loi n'a prévu aucune rétrocession d'une partie de ces cotisations lors de leur retraite. Ceux-ci ne peuvent donc compter que sur l'AVS des indépendants.

Cette taxe annuelle est plafonnée à 1400.- CHF
Sur quels bases et critères est faite cette estimation ?
1400 CHF : le plafond de la taxe, pourquoi paye-t-on le plafond?
Pourquoi pas 50.- CHF ou 100.- CHF ?

Si on se base sur le fait que lors de dépôt de plaques privées, nous payons pas l'impôt sur celles-ci, pourquoi lorsque les chauffeurs de taxi n'utilisent pas leur autorisation d'usage accru du domaine public, continuent-ils de payer cette taxe?
—> Il n'est pas logique de payer les 1400 CHF pendant la période du dépôt.



—> Autoriser la vente d'autorisations entre chauffeurs de taxis pour fluidifier la liste d'attente et permettre aux vendeurs d'améliorer sensiblement leur retraite ou leur reconversion professionnelle (en la plafonnant à 40 milles francs).

Art. 36, alinéa 2 : (double imposition)
(Cf. **Art 36 alinéa 2:** Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.)
—> double imposition!
Sachant que ce travail est confié à la police et qu'il est couvert par nos impôts, quel rôle a vraiment cette taxe?

Art. 37, alinéa 1 : (agent de sécurité)
Les agents de sécurité (ex. aéroport) devraient être plus professionnels et faire l'objet de contrôles afin de s'assurer qu'il n'y ait pas d'abus de pouvoir ou favoritisme. (Des pétitions sont en notre possession)

Chapitre IX Mesures et sanctions :

Les amendes de police sont disproportionnées et donnent un sentiment de punition qui va au-delà de l'objet de l'amende infligée.

En effet, les véhicules de chauffeurs de taxi qui débordent à l'aéroport, les chauffeurs qui laissent leurs voitures pour aller aux toilettes, ... sont amendés de façon disproportionnée par rapport à l'infraction. Et parfois même, la police effectue un contrôle approfondi des disques, tachygraphes, pneus, quittances, etc., sans rapport avec l'infraction, donnant la nette impression d'une lourde punition pour un passage rapide aux toilettes! (Amende Police)

Observations supplémentaires:

1/ Perception asymétrique de la TVA entre la France et la Suisse

Situation actuelle: Lors de courses sur le territoire français en Haute-Savoie, les autorités perçoivent auprès des chauffeurs de taxi genevois, la TVA correspondant à un montant estimatif du trajet effectué en France.

Constat: Selon les ***témoignages*** de chauffeurs de taxi genevois, une telle taxe n'existe pas en dehors du passage aux autres frontières françaises (hors Haute-Savoie). De plus, il est possible aux chauffeurs de se rendre à Annecy auprès des autorités douanières pour demander à récupérer cette TVA. Phénomène encore plus étonnant, les VTC suisses et les minibus (plus de 10 personnes) sont exempts de cette taxe!

Il semblerait que le choix de la perception de la TVA soit à la discrétion des autorités douanières de Haute-Savoie. De plus, seuls les postes de douanes sur une liste restreinte de points de passage avec des horaires encadrés sont autorisés aux chauffeurs de taxis genevois, entrainant des allongements de courses substantiels à la charge des clients!

—> **Revendications**: Négocier avec les autorités de Haute-Savoie soit la suppression pure et simple de cette perception, comme c'est le cas pour les autres passages frontières vers la France, soit mettre en place sur le canton une TVA pour les chauffeurs de taxi immatriculés en France au bénéfice d'une autorisation annuelle d'accès au marché sur le territoire genevois.

Dans le cas où la suppression serait refusée, il faut alors que les autorités françaises soient capables de percevoir cette TVA à tous les postes frontières en Haute-Savoie afin de ne pas porter préjudice aux clients français. (Dossier TVA française)

2/ Impôt sur les plaques:

Situation actuelle: Payement de l'impôt sur les plaques au même titre que les particuliers.

Constat: Payement de 1400.- CHF, plus la taxe de tourisme, plus la taxe communale, plus le contrôle technique annuel obligatoire et en plus l'impôt sur les plaques comme les privés.

Beaucoup de taxes pour une profession dont les revenus ne font que diminuer ou au mieux stagnent.

L'impôts sur les plaques à Genève est calculé uniquement sur la puissance du véhicule sans tenir compte d'autres paramètres qui influent sur l'environnement. Par exemple une Tesla modèle X est imposée au prix fort du fait de sa puissance, mais n'émet pas de CO_2 .

L'impôt sur les plaques est trop variable d'un canton à l'autre: à Genève il est d'environ 1400.- CHF pour un véhicule Tesla modèle X alors que dans le Canton de Vaud, il est de 25.- CHF! ***Quel encouragement pour le passage à l'électrique!***

—> **Revendication**: Retour à l'impôt unique sur les plaques de 150.- CHF. (Exemple Impôt sur les plaques pour une voiture zéro-carbone)

Commentaires sur le projet de loi LTVTC PL 12649

Association Union des Taxis Genevois

L'Union des Taxis Genevois (UTG) est une association inscrite au registre de commerce genevois, sous l'IDE: CHE-234.689.920.
L'UTG compte plus de 300 membres, tous chauffeurs de taxi professionnels, soit détenteurs de une ou plusieurs plaques, soit loueur (bail à ferme) d'une plaque.
L'UTG adhère entièrement aux buts de la loi (Art. 1) et salue les efforts entrepris par l'Etat en ce sens.
Ce projet fait une distinction très claire entre les droits et obligations des VTCs et des détenteurs d'AUADP. Dans la pratique, il y a égalité de traitement dès lors que tous paient maintenant les mêmes impôts sur les plaques depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC de 2017. Mais il s'avère qu'un important déséquilibre demeure concernant l'usage accru du domaine publique. En effet les chauffeurs paient le montant maximum prévu par la loi actuelle alors qu'ils n'ont accès qu'à environ 30% des voies bus/tram. Il serait judicieux d'ajouter dans la loi que la taxe annuelle devrait être calculée au pro-rata des voies bus/tram mises à la disposition des taxis.
Une nouvelle loi se doit de prendre en compte toutes les conséquences occasionnées par le changement de loi sous forme de mesures transitoires. Mais la nouvelle loi devrait aussi introduire des mesures transitoires concernant les aspects qui n'ont pas pu être correctement adressés lors du passage de la loi de 2005 à la loi de 2017. Le problème principal porte sur la transformation d'un permis de service public à durée illimitée en une autorisation d'usage accru du domaine public (AUADP) d'une durée de 6 ans, renouvelable.
Cette taxe unique payée par le chauffeur au moment de l'acquisition de son permis de service public, lui était restituée lors de sa retraite ou d'une reconversion professionnelle, constituant ainsi un complément précieux pour le chauffeur. Or il s'avère que la loi de 2017 n'a pas prévu cet aspect retrait dans la taxe annuelle pour l'AUADP. Et ceci est également le cas dans le projet de loi 2020. Il faudrait envisager de permettre la cession de gré à gré de l'AUADP permettant ainsi de constituer un petit capital retraite.
S'il est vrai que les détenteurs de permis ont été remboursés de la taxe unique correspondant au montant compensation avec un plafond à 40,000.- CHF alors que certains chauffeurs avaient payé beaucoup plus (jusqu'à 200,000.- CHF) et que d'autres avaient payé beaucoup moins (minimum 0.- CHF), il n'en est pas de même pour un certain nombre de cas prévus par la loi de 2005 et qui sont passés à la trappe avec la LTVTC de 2017:

- Les permis de service public obtenus par héritage n'ont pas fait l'objet de remboursement.
- Les échanges croisés de plaques (autorisés pendant 6 mois dans la LTVTC 2017) n'ont pas fait l'objet de remboursement.

Les entreprises créées avant l'entrée en vigueur de la LTVTC 2017 ont eu la possibilité de par la loi de 2005 d'acquérir des permis de services publics individuels au nom de leur entreprise. Ce qui n'est pas le cas des entreprises actuelles, créant clairement une discrimination et constituant une atteinte à la liberté économique.
Certains points de détails ont été identifiés et sont mis en valeur au niveau de l'article correspondant dans le tableau ci-dessous,

Art. 1 But

1 La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité.
2 Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement et des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière de conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.

Art. 2 Champ d'application

1 La présente loi s'applique aux activités exercées, sur le territoire cantonal, par :
a) les chauffeurs de taxi;
b) les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur;
c) les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique;
d) les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique.
2 La présente loi ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié :
a) aux personnes en situation de handicap;
b) aux personnes malades ou blessées, lorsque le transport est réalisé au moyen de véhicules visés à l'article 4, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, du 6 mai 1981;
c) aux travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise;
d) aux écoliers;
e) aux détenus.

Art. 3 Autorités compétentes

1 Le département chargé de la régulation du commerce (ci-après : département) est l'autorité cantonale d'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.
2 Sont réservées les dispositions spéciales désignant d'autres autorités.

Art. 4 Entraide administrative

1 Les autorités compétentes dans les domaines visés à l'article 1, alinéa 2, et celles participant à l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que l'Aéroport international de Genève et les caisses de compensation concernées collaborent entre eux. Ils se transmettent mutuellement les renseignements et documents en tant que cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches.

2 Concernant les offreurs externes, le département peut également échanger avec l'autorité compétente du lieu de provenance.

Art. 5 Définitions

Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par :

a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »;

b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi »;

c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou met une ou plusieurs voitures à la disposition d'une entreprise, respectivement à la disposition d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;

d) « exploitant d'entreprise de diffusion de courses » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course.

Art. 6 Principes

1 L'exercice des professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, d'exploitant d'entreprise de transport et d'exploitant d'entreprise de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable.
2 Les voitures utilisées dans le cadre de ces professions doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14, le droit fédéral étant réservé.
3 Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant respect des conditions d'octroi.
4 Après octroi d'une autorisation ou d'une immatriculation, le titulaire est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de délivrance. Le département peut en tout temps vérifier la réalisation desdites conditions.

Art. 7 Carte professionnelle

Principes

1 La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la catégorie dans laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet quant à elle d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur.
2 La carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter.

Conditions de délivrance

3 La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant :
a) a l'exercice des droits civils;
b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou employé;
c) est titulaire du permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs précédant le dépôt de la requête;
d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;
e) n'a pas fait l'objet, dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat;
f) est titulaire du diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur;
g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui **incombent**.

Le retrait de la carte professionnelle ne devrait en aucun cas être conditionné par un retard dans le paiement des cotisations sociales. Il n'y a pas d'autres professions où un retard dans ses paiements pourraient empêcher la personne de travailler.

4 Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de la carte professionnelle de chauffeur.

Révocation

5 Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie.

Caducité

6 Le département constate la caducité de la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire cesse son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur.

Art. 8 Diplômes et examens

1 Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens attestant les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces professions.

Dans le présent projet de loi il faut tenir compte du nombre de sessions d'examen par an sachant que les autorisations d'usage accru du domaine publique (AUADP) en circulation couvrent plus que largement la clientèle à servir.

2 Les matières des examens portent sur :

a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton;
b) les obligations résultant de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que des connaissances élémentaires de gestion;

L'arrivée de nouveaux chauffeurs ayant réussi les examens vient encore plus gonfler la liste d'attente (le nombre de chauffeurs de taxis sur liste d'attente a dépassé les 600!)
—> Réduire le nombre de sessions des examens de taxis à une session chaque trois ans jusqu'à ce que la liste d'attente disparaisse et ensuite ajuster la fréquence en fonction des besoins du canton.
—> Il faut peut-être introduire dans les matières d'examens des normes d'entretient et d'hygiène pour que les chauffeurs de taxis soient préparés à une éventuelle épidémie ou pandémie.

c) le maniement du compteur horokilométrique;
d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais;
e) les principes de la conduite écologique;
f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap;
g) les compétences sociales, de communication et de gestion des conflits.

Maitrise du français et connaissances suffisante de l'anglais

3 Le Conseil d'Etat détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur de taxi, respectivement de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur.

Art. 9 Organisation des examens

Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer des tâches à cet effet.

Art. 10 Autorisation d'exploiter

Principe

1 Les entreprises qui souhaitent exploiter différents services doivent obtenir une autorisation pour chaque activité.

Conditions de délivrance

2 L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :
a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse;
b) est inscrite au registre du commerce;
c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de voiture de transport avec chauffeur selon la catégorie des services qu'elle propose, et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être une personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise;
d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent;

à Genève
de Genève
A quoi sert la constitution d'une telle entreprise qui ne peut exploiter?
Il faut qu'elle soit titulaire d'au moins d'une AUADP.
Il faut que l'entreprise dispose de locaux ou de places de stationnement privées pour garer, le cas échéant entretenir, les véhicules servant à son activité, en dehors des périodes de circulation.

Les entreprises en place avant l'entrée en vigueur de la LTVTC de 2017 sont avantagées par rapport à celles créées après. Car elles avaient la possibilité d'acquérir des permis de service public, qu'elles ont transformé en AUADP au nom de leur société au moment de la mise en vigueur de la loi. Or ceci n'est plus possible avec la LTVTC de 2017.

e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. 3 Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation. *Révocation* 4 Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. *Caducité* 5 Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.	En ré-instaurant cette possibilité dans la LTVTC 2020, le PCTN aurait la possibilité de contrôler les échanges et restaurer la liberté économique, afin d'éviter la discrimination créer après l'entrée en vigueur de la loi 2017.
Art. 11 Autorisation d'exploiter *Principe* 1 Les entreprises qui souhaitent diffuser des courses de taxi et de voiture de transport avec chauffeur doivent obtenir une autorisation pour chaque activité. *Conditions de délivrance* 2 L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante : a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse; b) est inscrite au registre du commerce; c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, ces conditions doivent être réalisées par la personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise; d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent; e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. 3 Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.	à Genève de Genève

Révocation
4 Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie.
Caducité
5 Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de diffusion de courses cesse son activité.

Art. 12 Immatriculation des taxis
1 Les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.
2 Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13. Chaque immatriculation correspond à une autorisation d'usage accru du domaine public.

Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public
Principes
1 Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.
2 Elles sont attribuées moyennant respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires.
3 Les autorisations d'usage accru du domaine public et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles. L'article 27, alinéas 4 et 5, régit la mise à disposition de voitures de taxi.
4 Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement et détermine les modalités d'attribution.
Conditions de délivrance
5 L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans, lorsque le requérant :
a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions de délivrance;

Le titulaire d'une AUADP doit disposer d'une addresse professionnelle fixe dans le canton de Genève et être propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule immatriculé à son nom dans le canton de Genève.

Etant donné le débordement constaté tous les jours à l'aéroport, la gare et aux stations de taxis, l'Etat se doit de fixer le nombre maximal en fonction des besoins du canton. Ces besoins doivent être ré-évalués périodiquement!
Il faudrait augmenter la durée de l'autorisation d'usage accru du domaine public à 20 ans (1400.- x 20 ans = 28000.- << aux 40,000.- du montant compensatoire d'avant l'entrée en vigueur de la loi de 2017)

b) n'a pas, en qualité de chauffeur ou d'exploitant d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution;
c) s'est acquitté, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36.
6 Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.
Conditions de renouvellement
7 L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque :
a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation;
b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées.
Révocation
8 Le département révoque les autorisations lorsque :
a) l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie;
b) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante, en violation de l'interdiction mentionnée à l'alinéa 3, ou une voiture de taxi, en violation des conditions fixées à l'article 27, alinéas 4 et 5, et de celles fixées par le règlement d'application de la présente loi.

Caducité
9 Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :
a) son titulaire y renonce par écrit;
b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance;
c) son titulaire n'en fait pas un usage effectif pendant 6 mois consécutifs, sauf en cas d'incapacité totale de travail provisoire dûment attestée par un certificat médical;
d) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus; e) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force.

Il faudrait transformer la demande de renouvellement (3 mois avant l'échéance) en un renouvellement avec tacite reconduction.

Afin de regulariser une et une bonne fois pour toutes les inégalités de traitement résultant du passage de l'autorisation du permis de service public (Loi 2005) à l'AUADP, il est absolument nécessaire d'octroyer le même montant compensatoire à toutes les autorisations au sens de la loi de 2005 lors du passage à la loi de 2017 et ce que ce soit :
· Suite à un héritage

· Suite à une acquisition lors d'un échange croisé (autorisé par la loi LTVTC 2017)

· Suite à un remplacement en une AUADP (Déjà réalisé)

Dépôt des plaques d'immatriculation
10 En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer.

Art. 14 Immatriculation des voitures de transport avec chauffeur

1 Les voitures de transport avec chauffeur sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.
2 Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à une personne physique ou morale lorsque cette dernière est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de voitures de transport avec chauffeur et en réalise toujours les conditions.
3 Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, lorsque cette condition n'est plus remplie.
4 Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.

Sachant que le nombre de VTC ne fait que croître, l'Etat est prié de limiter ce nombre en fonction des besoins.
—> Il faut ajouter aux conditions de délivrance:
- disposer d'une place de stationnement privée pour garer le véhicule en dehors des périodes de circulation.
- une clause de renouvellement de la carte chaque X années, pour un meilleur contrôle.

Art. 15 Disposition générale

Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20.

Art. 16 Offreurs confédérés

Course intra-cantonale
1 Lorsque l'offreur confédéré entend effectuer une ou plusieurs courses dont les lieux de prise en charge et de destination se situent dans le canton de Genève, il doit se soumettre au préalable à une procédure de reconnaissance en vue de la délivrance de l'autorisation prévue à l'article 7, respectivement aux articles 10 ou 11 de la présente loi.
2 Le Conseil d'Etat définit une procédure de reconnaissance simple, rapide et gratuite. Seules les conditions qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance sont examinées. Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis, ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte.

Course extra-cantonale
3 La procédure de reconnaissance n'est pas requise, pour effectuer des courses dont le lieu de prise en charge ou de destination se situe en dehors du canton de Genève.

Art. 17 Offreurs étrangers

1 Les offreurs étrangers sont soumis aux dispositions des traités internationaux et des législations d'application du droit suisse.
2 Les chauffeurs au bénéfice de l'accord entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne, d'autre part, sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, exerçant des activités sur le territoire cantonal doivent au préalable :
a) se soumettre à la procédure de vérification visée à l'article 4 de la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications, du 14 décembre 2012;
b) procéder à l'annonce de leur détachement sur le territoire cantonal, conformément à l'article 6 de la loi fédérale sur les mesures d'accompagnement applicables aux travailleurs détachés et aux contrôles des salaires minimaux prévus par les contrats-types de travail, du 8 octobre 1999.
3 Lors du détachement, ils doivent être en mesure d'établir en tout temps avoir procédé conformément à l'alinéa 2.
4 Le Conseil d'Etat peut prévoir un système électronique permettant de s'assurer du respect des procédures visées à l'alinéa 2.

Art. 18 Obligations relatives aux voitures

1 Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être :
a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie;
b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire;

2 Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que voiture de transport avec chauffeur, l'équipement visé à l'article 21, al. 1, lettres b et c, doit être retiré. Durant le changement d'affectation, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2. 3 Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique. 4 Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.	Possibilité d'utilisation du véhicule taxi à titre privé ou par un tiers muni d'un disque pour justification.
Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients 1 Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir un comportement, une tenue et une conduite corrects. Sa voiture doit en outre répondre à toutes les garanties de commodité et de propreté. 2 Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap. 3 Tout chauffeur doit, sur demande des clients, présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification. 4 Les chauffeurs et les entreprises doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.	La notion de tenue correcte est très subjective. Il vaudrait mieux exiger une tenue adaptée au travail de chauffeur et qui ne fasse pas atteinte aux bonnes meurs
5 Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés. 6 Le chauffeur ou l'exploitant d'une entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés.	Beaucoup de clients préfèrent les ***quittances*** transmises par ***email*** ou ***sms*** donc la copie est nécessairement sous format électronique.

7 Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent. 8 Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent figurer sur la quittance et détermine les informations qui doivent être affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules. Il peut également prévoir des indications à afficher sur les lieux de prise en charge.

Art. 20 Usage du domaine public

1 Tout taxi en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public, lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :
a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients;
b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun;
c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.
2 Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap.
3 Tout taxi en service qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients. 4 Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques pour l'aménagement des stations de taxis visé à l'alinéa 2. Il peut, pour des motifs de police liés à l'ordre public, restreindre provisoirement le droit d'utiliser les voies réservées aux transports en commun visées à l'alinéa 1, lettre b, ou interdire définitivement l'accès des taxis à certains tronçons.

Art. 21 Obligations relatives aux voitures

1 Tout taxi en service est muni en permanence d'un équipement composé :
a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses;
b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé, respectivement si le tarif I ou II est appliqué;

Le tachygraphe n'est pas mentionné dans la loi ! Est -ce un oublie?

c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie.
2 Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement.

Ces logos sont couteux.
Les logos magnétiques tombent facilement (en particulier sur l'autoroute), détérioration de la carrosserie.
Surconsommation inutile de plastique pour les détenteurs de nouveaux véhicules qui ne peuvent utiliser les logos magnétiques
Il faut que les conditions imposées par la loi soient applicables et adaptées à la réalité économique

Art. 22 Prix des courses

1 Selon le choix des clients, le prix de la course est déterminé :
a) par le compteur horokilométrique, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny;

b) par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales;
c) par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport.
2 Le prix de la course fixé selon l'alinéa 1, lettre b ou c, ne peut excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique. Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course.
3 Le compteur horokilométrique peut être remplacé par un dispositif alternatif reconnu au sens de l'article 21, alinéa 1, lettre a. Ce dernier doit pouvoir être contrôlé en tout temps par le département.
4 Le Conseil d'Etat fixe les tarifs et suppléments maximaux des courses visées à l'alinéa 1, lettre a, ainsi que les prix forfaitaires, les lieux de départ et zones de destination visés à l'alinéa 1, lettre b.

Dans les prix forfaitaires il faut tenir compte d'une certaine pondération afin de ne pas léser les taxis aux heures de pointe! Et en plus, il faut prendre en considération l'augmentation du niveau de la vie et du pouvoir d'achat. (Le prix au compteur n'a pas changé depuis 20ans!)
Le prix forfaitaire doit être proposé et non imposé.

Art. 23 Obligations vis-à-vis des clients

1 Les chauffeurs de taxi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'Etat.
2 Le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celle-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettre a, b, ou c.

3 Les courses doivent en outre être effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.

Art. 24 Usage du domaine public

1 Les voitures de transport avec chauffeur ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public; elles ne peuvent ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette attente, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client.

2 Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.

3 Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.

Il faut demander un laps de temps minimum **d'une heure entre la commande et la prise en charge**, afin d'éviter le maraudage et l'émission de commandes à posteriori. En effet, plusieurs VTC chopent des clients et leur demandent de leur envoyer un sms ou un mail comme quoi ils ont une réservation (comme justificatif en cas de contrôle)

Art. 25 Obligations relatives aux voitures

Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent être équipées de caractéristiques créant une confusion avec les taxis ou de signes distinctifs susceptibles de provoquer du « hélage ».

Le tachygraphe n'est pas mentionné dans la loi ! Est -ce un oublie?

Art. 26 Prix des courses

Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'exploitant d'une entreprise de transport. L'accord sur le prix doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.

Art. 27 Obligations générales

Principes

1 Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.

2 Tout exploitant doit s'assurer que les voitures utilisées ou louées dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution.
3 L'exploitant offrant des services de transport doit en outre s'assurer, en sa qualité de dirigeant effectif, que ses chauffeurs respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution.
Mise à disposition de taxis
4 Lorsque la relation entre un exploitant au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public et un chauffeur n'est pas soumise à un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, la mise à disposition d'un taxi n'est autorisée qu'aux conditions suivantes :
a) elle doit être annoncée auprès de l'autorité cantonale compétente;
b) ses conditions doivent faire l'objet d'un contrat écrit et elle ne doit pas procurer à l'exploitant un rendement excessif.
5 Si la mise à disposition mentionnée à l'alinéa 4 porte sur un taxi dont l'exploitant partage l'usage avec un autre chauffeur, elle est soumise aux conditions additionnelles suivantes :
a) elle ne peut être accordée qu'à un seul autre chauffeur;
b) l'exploitant, titulaire de l'autorisation d'usage accru du domaine public, doit pouvoir justifier en tout temps qu'il est personnellement l'utilisateur principal de son taxi. 6 Le Conseil d'Etat fixe le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif.

Art. 28 Obligations vis-à-vis du personnel
1 Les entreprises de transport respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.
2 Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Le calcul du rendement pour un bail à ferme doit tenir compte:
des frais mécaniques, de l'usure, de l'assurance (le chauffeur est suisse ou non), des taxes (taxe de tourisme, taxe communale, AUADP, impôt sur les plaques, vignettes), de l'amortissement du cout de l'autorisation et de l'amortissement du pris d'achat du véhicule.
Jusqu'à l'entrée en vigueur de la LTVTC 2017, il y avait un barème bien étudié du PCTN.

Art. 29 Tenue d'un registre

1 Tout exploitant d'une entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives :
a) aux chauffeurs qu'il occupe ou auxquels il met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes;
b) aux voitures qu'il utilise pour offrir sa prestation de transport ou aux voitures destinées au transport professionnel de personnes qu'il met à disposition;
c) aux entreprises de diffusion de courses et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore;
d) aux indications figurant sur les quittances, pour les entreprises offrant des services de transport uniquement.
2 Il doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives.
3 Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.

Art. 30 Obligations générales

1 Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.
2 Toute entreprise de diffusion de courses doit, en outre :
a) garantir la fiabilité et la qualité du service;
b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.
3 Les entreprises de diffusion de courses de taxi contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.

Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel

1 Les entreprises de diffusion de courses respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.
2 Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Art. 32 Tenue d'un registre

1 Toute entreprise de diffusion de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives :
a) aux chauffeurs et entreprises de transport avec lesquels elle collabore;
b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.
2 Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises.
3 Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.

Art. 33 Prescriptions autonomes

1 L'Aéroport international de Genève a la compétence de réglementer l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.
2 Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut :
a) définir une zone de son périmètre exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;
b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients;

c) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée;

Élimination de la barrière ainsi que le coût de passage de 1.5 CHF.
Mise en place de professionnels qui offrent une vraie valeur ajoutée pour la clientèle, par exemple un guichet indépendant de toutes centrales de diffusion de courses.

Réfléchir à plus d'un point de chargement pour tenir compte de la polarité CFF et aéroportuaire.
Avant de limiter indépendamment d'une quelconque optimisation de l'offre par rapport à la demande, l'aéroport devrait en premier lieu améliorer les conditions actuelles et aménager plus de places pour les taxis.

d) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations;
e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.
3 Pour les services de voiture de transport avec chauffeur, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut :
a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée;
b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;
c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients;
d) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge; e) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations;
f) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation ou crée un trouble à l'ordre public.
4 Le règlement de l'Aéroport international de Genève ainsi que ses modifications ultérieures ne sont valables qu'après leur approbation par le Conseil d'Etat.
5 Les décisions rendues par l'Aéroport international de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41.

Pourquoi ne pas reprendre ce concept de la loi de 2005 avec un guichet électronique indépendant de tout diffuseur de course et permettant aux clients voyageurs de choisir les modalités de la courses: type de véhicule, forfait, etc

Art. 34 Consultation et participation des milieux professionnels 1 Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire, les représentants désignés par les milieux professionnels visés à l'article 2, alinéa 1. 2 Ces derniers peuvent également formuler des propositions à son attention.	Toute association ayant pour but la défense et la représentation des milieux professionnels devrait nécessairement être enregistrée au registre du commerce afin d'assurer une transparence juridique et économique
Art. 35 Emoluments 1 Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations et des immatriculations, ainsi que pour ses contrôles. 2 Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.	Demander des émoluments pour des contrôles est anormal
Art. 36 Taxe annuelle 1 En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une autorisation au sens de l'article 13 paie une taxe annuelle de 1 400 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'autorisation d'usage accru du domaine public, sous réserve de révocation, retrait ou caducité de l'autorisation.	Pourquoi le maximum de la taxe prévu par la loi est perçu par le PCTN alors que seulement 30% du domaine public est accessible aux taxis? Un accès maximal augmenterait la fluidité du trafic et rendrait les courses plus courtes et donct moins chères, à la satisfaction des clients! Il n'est pas logique de payer les 1400 CHF pendant la période du dépôt.
2 Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.	Sachant que ce travail est confié à la police et qu'il est couvert par nos impôts, quel rôle a vraiment cette taxe? (double taxation?)
3 Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit. 4 Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation.	

Art. 37 Obligation de collaborer

1 Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles.
2 Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leurs véhicules.
3 Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux.

Art. 38 Constats d'infraction

Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution sont compétents pour dresser les constats d'infraction.

Art. 39 Traitement des données personnelles

Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

Art. 40 Dispositions pénales

1 La violation des prescriptions de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution fait l'objet d'une amende de 200 francs à 20 000 francs.
2 La violation commise au sein d'une entreprise, dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs.
3 La négligence, la tentative et la complicité sont punissables.

Le montant des amendes devrait être revu à la baisse car le chiffre d'affaire moyen des chauffeurs de taxi a notablement baissé depuis l'arrivée d'UBER et dans cette période de Covid 19. Un chauffeur qui fait en moyenne 50.- CHF par jour ne peut pas payer des amendes qui varient entre 2000.- et 6000.-.

Art. 41 Mesures administratives

1 Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40, les mesures suivantes peuvent être prises :

Interdiction de poursuivre la course

2 Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution peuvent empêcher la poursuite d'une course illicite, telle qu'effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions légales.

Interdiction de poursuivre l'activité et retrait de l'autorisation d'exploiter

3 Le département peut faire interdiction à une entreprise de transport ou de diffusion de courses de poursuivre son activité si elle ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'exécution, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.

4 En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10, et l'article 14, alinéa 3, sont applicables pour le surplus.

5 En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11 ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision.

Suspension et retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou de la carte professionnelle

6 Le département peut, sans préjudice de la mesure visée à l'alinéa 2, prononcer :

a) la suspension de l'autorisation pour une durée de 1 à 5 mois;
b) le retrait de l'autorisation;
c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 1 à 5 mois;
d) le retrait de la carte professionnelle.

7 Si, dans les 3 ans qui précèdent la violation de la loi, le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction est au moins une suspension de 2 mois. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction est au moins une suspension de 3 mois.

8 Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans carte professionnelle ou sans autorisation d'usage accru du domaine public ainsi que les infractions aux conditions de travail et de prestations sociales en usage.
9 La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait.
10 Le département peut requérir l'intervention des agents de la force publique pour exécuter les mesures administratives prononcées.

Art. 42 Prescription

1 L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.
2 Il en va de même des mesures administratives prises en application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

Art. 43 Dispositions d'application

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Art. 44 Clause abrogatoire

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est abrogée.

Art. 45 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 46 Dispositions transitoires

Procédures en cours
1 Toute requête en délivrance d'une autorisation ou d'une immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière.

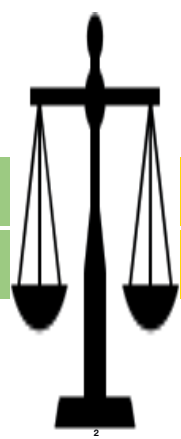
Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur 2 La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi. 3 Sur demande, le département délivre au titulaire de la carte professionnelle le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondant à sa carte. *Entreprises de transport* 4 L'exploitant d'une entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité. *Entreprises de diffusion de courses* 5 L'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité. *Autorisations d'usage accru du domaine public et immatriculations de taxis et de voitures de transport avec chauffeur* 6 Les autorisations d'usage accru du domaine public délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée en vigueur de la présente loi. 7 Les plaques d'immatriculation de taxis correspondant aux autorisations d'usage accru du domaine public ainsi que celles de voitures de transport avec chauffeur sont réputées délivrées en application de la présente loi.	

ANNEXE 6



LTVTC: Equilibre/Compromis

Service de transport professionnel de personnes



Objectifs de la LTVTC

- Efficacité (disponibilité, rapidité)
- Economique (prix attractif)
- Qualité du service

- Sécurité et ordre public
- Respect de l'environnement
- Respect des conditions de travail

Attentes des chauffeurs de taxi genevois

- Efficacité (moins d'attente)
- Economique (revenu correct)
- Qualité de vie (famille)

- Sécurité à la personne
- Respect de l'environnement
- Respect des conditions de travail

2

UTG 02/06/2020

Le paysage des milieux professionnels à Genève

Associations

*Associations
Enregistré au registre du commerce

Diffuseurs de courses

ATSP

CTG

FET

Loueurs de plaques

UTG*
236 chauffeurs (25/02/30)

TaxiPhone
141
SCCIT*

202

M3 Taxis
(Taxis)

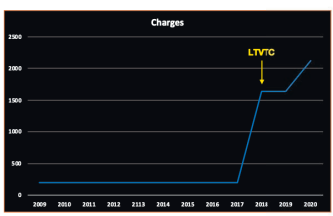
Lymo
(Taxis,VTC)

UBER
(VTC)

Les faits:
(Selon le rapport du Conseil d'Etat 1327)
1400 chauffeurs de taxis
1143 Autorisations/Plaques
1521 VTC
1552 Plaques VTC

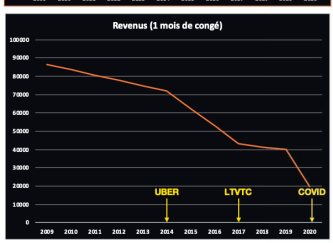
Evolution de la situation économique de la profession

Charges	2009	2014	2018	2020
Taxe Usage Accru Domaine Public (CHF)	0.00	0.00	1400.00	1400.00
Contrôle Technique (CHF)	35.00	35.00	70.00	70.00
Impôt sur les plaques (CHF)	168.00	168.00	168.00	652.00



Calculs effectués sur un nombre moyen de 4 courses/jour, avec 1 mois de vacances, 6 jours de travail hebdomadaire

Revenus	2009	2014	2017	2020
Revenu moyen/jour (CHF)	300.00	250.00	150.00	15.00
Revenu moyen (1 mois vacances, 6j/s, CHF) (Effet Covid lissé sur 8 mois, pas de vacances)	86400.00	72000.00	43200.00	19680.00
Temps de travail/jour (heures)	10.00	10.00	12.00	12.00



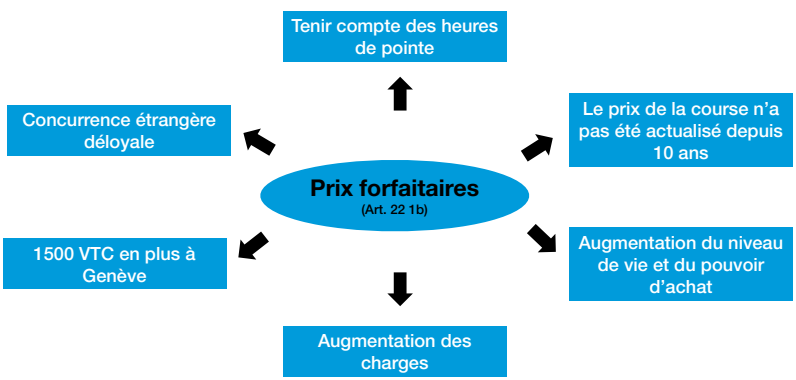
Détail des charges pour les taxis

1400 CHF + Taxe de tourisme + Taxe communale + Contrôle technique annuel + Impôt sur les plaques

Beaucoup de taxes pour une profession dont les revenus ne font que diminuer
N.B. Le prix de la course n'a pas été actualisé depuis 10 ans

Perception asymétrique de la TVA entre la France et la Suisse
Depuis 2010, les chauffeurs de taxi genevois se rendant ou traversant la France doivent acquitter la TVA. Rien n'est demandé par le canton aux taxis français

→ Retour à des charges adaptées aux revenus
→ Que l'Etat négocie avec les autorités de la haute-Savoie la suppression pure et simple de cette taxe. *(Elle n'est pas appliquée à Bâle).*



→ Il faut tenir compte de tous ces paramètres pour la mise en place des tarifs forfaitaires
→ Il faut réguler les offres de la concurrence étrangère

2017: Passage

d'une autorisation d'exploiter un usage commun du domaine public à durée illimitée

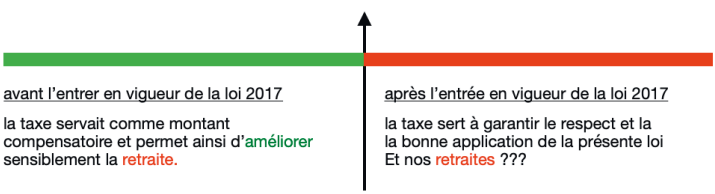
à

une autorisation d'usage accru du domaine public limitée à 6 ans

Autorisation d'exploiter un usage commun du domaine public
vers
une autorisation d'usage accru du domaine public

1 er juillet 2017

entrée en vigueur de la loi actuelle



avant l'entrer en vigueur de la loi 2017	après l'entrée en vigueur de la loi 2017
la taxe servait comme montant compensatoire et permet ainsi d'améliorer sensiblement la retraite.	la taxe sert à garantir le respect et la la bonne application de la présente loi Et nos retraites ???

→ Une partie de la taxe annuelle devrait servir de cotisation à restituer lors du depart à la retraite ou pour reconversion professionnelle.
→ Ajustement de la durée des autorisations pour arriver à un montant equivalent à 40'000.-CHF

Autorisation d'exploiter un usage commun du domaine public
vers
une autorisation d'usage accru du domaine public



→ Remboursement par le PCTN aux acheteurs des autorisations lors des achats croisés

Taxe annuelle au plafond prévu par la loi



→ Pourquoi la taxe annuelle est-elle au plafond prévu par la loi?
→ Adaptation de cette double-imposition
→ Accès à la totalité du domaine publique, sans restrictions

Trop de chauffeurs en attente de plaques

Liste d'attente
600
Au 18/05/2020

Chauffeurs de taxis sans plaques

Chauffeurs de taxis avec plaques

Continuent en VTC (beaucoup de taxes)

Louent plaques

Ne travaillent pas avec leurs plaques
(Art. 13 9c, effectif)

→ Ne plus délivrer de nouvelles autorisations tant que la situation n'a pas évolué
→ Retirer le permis taxi aux chauffeurs qui n'exercent pas pendant plus d'une année
→ Retirer l'autorisation d'usage accru aux bailleurs avec 1 plaque et qui ne travaillent pas comme taxi
→ Autoriser la vente croisée d'autorisations pour fluidifier la liste d'attente

Frais mécanique du véhicule

Amortissement du prix d'achat du véhicule ou leasing +Matériel professionnel

Usure du véhicule

Calcul du rendement pour un bail à ferme

Amortissement du coût de l'autorisation pour les plaques par achats croisés

Prix de l' Assurance auto professionnelle
(CH, non-CHF)

Taxes: AUADP, Communales, tourisme, impôts sur les plaques Vignette autoroute

→ Il faut tenir compte de tous ces paramètres lors de l'évaluation du rendement.
→ Il serait souhaitable que le PCTN fixe un barème comme c'était le cas avant 2017

Trop de permis de circulation

Environ 1400 chauffeurs
Dont 200 loueurs

↓

examen taxi 2/an

↓

Remplir salle d'auto-école à 7000 CHF / élève
(moniteur ancien expert PCTN et vice président/ administrateur d'un diffuseur de courses)

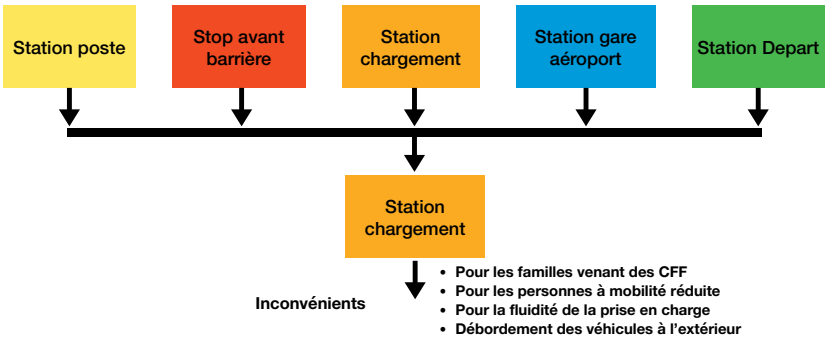
↓

Augmentation du nombre de chauffeurs

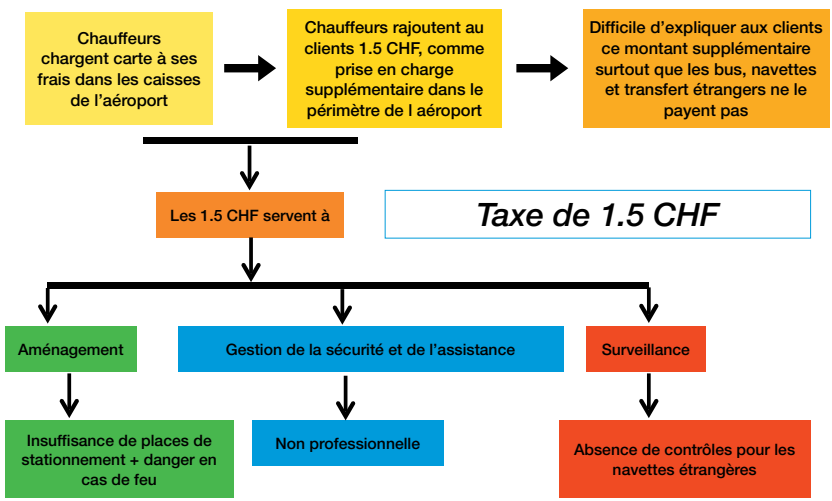
→ Réduire le nombre de cession d'examens de taxis à une cession/ 3 ans jusqu'à ce que la liste d'attente disparaisse et ajuster en fonction des besoin du canton
→ Introduire dans les matières d'examen des normes d'hygiènes afin que les chauffeurs soient mieux préparés face à une éventuelle épidémie ou pandémie

Infrastructures aéroportuaires et taxe d'accès

Points de chargement et déchargement à l'aéroport



➔ Remise en service des différents points de chargement
➔ Aménagement d'abris au point de chargement/déchargement au niveau départ
➔ Essentiel pour l'image de GE, un guichet électronique de renseignements indépendant de tout diffuseur de course afin de permettre au client de choisir les modalités de la course: type de véhicule, forfait, etc.



➔ Elimination de la barriere ainsi que le coût de passage à 1.5 CHF
➔ Mise en place de professionnels qui offrent une vraie valeur ajoutée pour la clientèle (indépendants de toutes centrales de diffusion de courses)

Infrastructures aéroportuaires

2017
La nouvelle loi LTVTC entre en vigueur → Délivrance massive d'autorisations AUADP → Débordement dans les stations taxis (ville, gare, aéroport) → Infrastructures non adaptées au nombre de taxis en service

→ Agrandir les zones de stationnement pour les taxis en attente Ville, Gare et Aéroport

Sanitaires et salubrité pour les taxis à l'aeroport

Sanitaires insuffisants et sales

↓

300 chauffeurs en permanence à l'aeroport

↓

Attente effrayante

→ Deux toilettes (Au minimum)
→ Nettoyage régulier et ajusté à la fréquentation comme à l'intérieur de l'aéroport

Amendes de police
Mesures et sanctions

Amendes de police disproportionnées

Les véhicules taxis qui débordent a l'extérieur de l'aeroport

Les chauffeurs qui ne sont pas à coté de leurs véhicules taxis à l'aeroport

N'importe quelle infraction du code de la route

↓

La police effectue un contrôle approfondi
(disques, tachygraphes, pneus, quittances…)
Sans rapport avec l'infraction

↓

Impression de punitions disproportionnées

→ Adapter la loi à la fluidité du trafic et au respect de l'environnement
→ Réduire la pénibilité des conditions d'attente des chauffeurs

Sanctions

- Article 13.5: il y a grand nombre de chauffeurs de taxis qui n'ont pas pu payer les 1400 CHF. En conséquence, le PCTN a prononcé une suspension de l'autorisation d'une durée d'un mois sans se préoccuper des conséquences sociales et économiques pour les chauffeurs !

- Si ce cas est répété plusieurs fois, l'Etat ne permettra pas au chauffeur de renouveler son autorisation.

→ Ces autorisations sont des outils de travail et constituent pour beaucoup de chauffeurs le seul moyen de subvenir aux besoins de leur famille.
→ Il faut donc trouver une sanction qui n'empêche pas le chauffeur d'arriver à s'acquitter de ses obligations

Offreurs étrangers et Confédérés

Offreurs non-confédérés

Autorisations annuelles d'une durée de 90 jours
sans mention de date de début ni le matricule du véhicule

Le contrôle du PCTN est inefficace

Economie	Environnement	Concurrence déloyale
Ne contribue en rien a l'économie du canton	Ces transporteurs ne coupent pas leurs moteurs	Prix 50% inférieur (sans payer les taxes taxis)
Système défaillant, encourage la tricherie	Zone d'attente des chauffeurs irrespirable	Un important manque de travail pour les taxis genevois

→ Mise en place de moyens de contrôle avec le soutien des chauffeurs de taxi permettant de s'assurer que la loi est respectée
→ Mise en place de sanctions dissuasives (comme en France)

Offreurs confédérés

Offreurs canton GE	Offreurs Hors canton
1552 plaques VTC opèrent dans le Canton	Un grand nombre de VTC de VD assurent régulièrement des courses à GE comme les taxi genevois (nuit et WE) N'apporte rien à l'économie de GE
Ajouter aux conditions de délivrance: → Disposer d'une place de parc privé → Clause de renouvellement de la carte pour un meilleur contrôle	→ L'Etat doit assurer des controles systematiques et faisant au besoin appel aux chauffeurs de taxi genevois

→ Temps minimum d'une heure entre la réservation et la prise en charge

Diffuseurs de Courses mal encadrés par la nouvelle loi

Comparatif prix diffuseurs courses

Centrale d'appel
(entre 600 et 700 CHF)
700 CHF

Sur la base de 24 jours de travail et
6 jours de repos
29.10 CHF/ jour

Sur la base de:
200 CHF/jour
clients cartes de fidélité (TAXE/TVA)

200.00CHF — 29.10 CHF → 14.5%
Taxe → 7.14%

Pour un ensemble de courses à 200 CHF/ jour avec carte de fidélité, 21.64% sont ponctionnés par la centrale

UBER

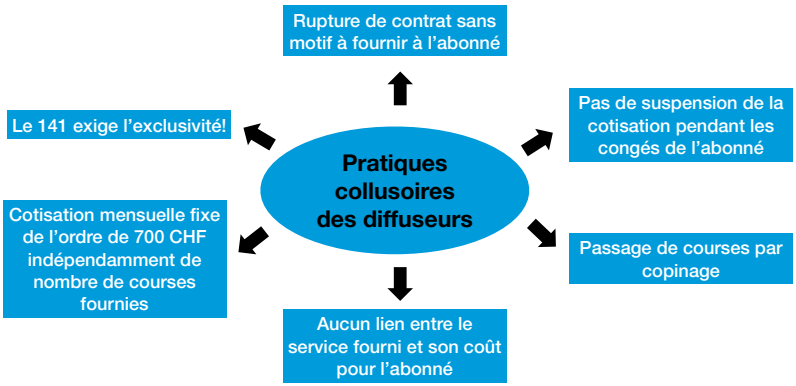
travail — %
Pas de travail — Pas de %

200 CHF → 25%

Lymo

travail — %
Pas de travail — Pas de %

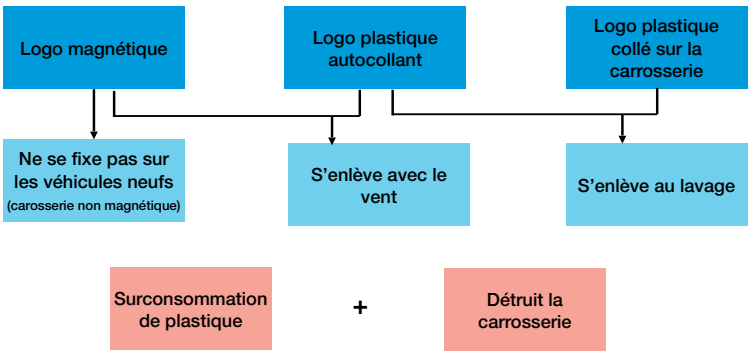
A partir d'une course, 15.- CHF/semaine



→ Développer un système électronique de diffusion de courses, indépendant de tout diffuseur existant, et accessible à tous les chauffeurs ayant une autorisation d'usage accru du domaine public qui offre une prestation dont le coût soit en rapport avec le nombre de courses diffusées, et qui soit complémentaire aux TPG.
→ Ce système peut éventuellement fédérer des diffuseurs du courses existants.

Impact environnemental

Logos officiels



→ Il faut que les conditions imposées par la loi soient applicables, adaptées à la réalité économique et compatibles au respect de l'environement.

Transparence du milieu professionnel

Visibilité et transparence économique et juridique

Associations

*Associations
Enregistré au registre du commerce

Diffuseurs de courses

ATSP

CTG

FET

Loueurs de plaques

UTG*
236 chauffeurs (25/02/30)

TaxiPhone
141
SCCIT*

202

M3 Taxis
(Taxis)

Lymo
(Taxis,VTC)

UBER
(VTC)

—> Toute association ayant pour but la défense et la représentation des milieux professionnels devrait nécessairement être enregistrée au registre du commerce afin d'assurer une transparence juridique et économique



Remarques sur le Projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC (H 1 31)
de
TAXIPHONE CENTRALE SA

xxxxxxxx = texte du PL mis en exergue pour commentaires
xxxxxxxxx = suggestions d'adjonctions ou de modifications

Le Grand Conseil de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
Chapitre I Dispositions générales **Art. 1 But** [1] La présente loi a pour objet de réglementer et promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité. [2] Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement, des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière des conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.		
Art. 2 Champ d'application [1] La présente loi s'applique aux activités exercées, sur le territoire cantonal, par : a) les chauffeurs de taxi; b) les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur; c) les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique; d) les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique.	Le terme usuellement usité dans toute l'Europe pour les VTC est "Voiture de tourisme avec chauffeur". A noter que la voiture est forcément de transport et que l'emploi de ce mot n'a pas grand sens. Ce qui caractérise d'ailleurs la VTC des autres transports de personnes, c'est précisément l'utilisation d'une voiture de "tourisme", à l'opposé d'un bus ou autocar, de gabarit supérieur. A l'occasion de la refonte de la loi, il serait opportun de profiter de modifier ce terme, chaque fois qu'il est repris dans le PL ainsi que dans le titre de la loi.	Le département peut entrer en matière avec cette précision/ce rajout.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
[2]La présente ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié: a) aux personnes en situation de handicap, *au moyen de voitures spécialement adaptées*; b) aux personnes malades ou blessées, lorsque le transport est réalisé au moyen de véhicules visés à l'article 4, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes du 6 mai 1981; c) aux travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise; d) aux écoliers, *lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par l'école*; e) aux détenus.	Le PL prévoit nombre d'obligations à charge des chauffeurs de taxis(formation (art.8 al.2 let f) ou dans les rapports aux clients (art. 19 al. 2 et 7, 20 al.3, 35 al.4) à l'égard de personnes en situation de handicap. TAXIPHONE fournit cette prestation, qui fait même l'objet d'une commande spéciale sur son site et son application sous le terme "Assistance". C'est donc un danger d'exonérer de la loi toute l'activité en faveur de telles personnes, alors que les taxis, voire des VTC la pratiquent. L'exclusion ne doit donc pas porter que sur les services dédiés qui font précisément usage de voitures spécialement adaptées, au risque sinon de créer une distorsion de la concurrence et un défaut de protection du client. L'exclusion du champ d'application de la loi au transport des écoliers est inopportune et relativement dangereuse. Les taxis, voire les VTC, font largement du transport d'écoliers. On voit dès lors mal pourquoi les uns, taxis et VTC, seraient tenus aux obligations de la loi, notamment, la titularité de la carte professionnelle, etc., alors que des transporteurs d'écoliers qui ne feraient que cela ne le seraient pas. Il n'est d'ailleurs pas inutile que la PCTN puisse contrôler cette activité et surtout les chauffeurs (casier judiciaire), ce qui assure également une meilleure protection des enfants. On concevrait difficilement que des chauffeurs, condamnés pour des actes pédophiles par exemple, puissent, sans aucun contrôle de l'autorité, exercer une telle activité professionnellement. Il convient donc, comme pour les transports au sein des entreprises, à la lettre c), de limiter l'exclusion aux transports effectués par l'école elle-même qui emploie le chauffeur.	Le département peut entrer en matière avec cette précision/ce rajout. Le département peut entrer en matière avec cette précision/ce rajout.
Art. 3 Autorités compétentes [1] Le département chargé de la régulation du commerce (ci-après : le département) est l'autorité cantonale d'application de la présente loi et de ses		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
dispositions d'exécution. [2] Sont réservées les dispositions spéciales désignant d'autres autorités. **Art. 4 Entraide administrative** [1] Les autorités compétentes dans les domaines visés à l'article 1, al. 2 et celles participant à l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que l'Aéroport International de Genève et les caisses de compensations concernées collaborent entre eux. Ils se transmettent mutuellement les renseignements et documents en tant que cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches. [2] Concernant les offreurs externes, le département peut également échanger avec l'autorité compétente du lieu de provenance. **Art. 5 Définitions** Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par : a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi » *et de ce nom dans leurs offres de prestations*; b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout	Ainsi qu'énoncé lors de l'auditiont de TAXIPHONE, les VTC font un large usage du nom TAXI dans leur publicité, notamment sur internet, pour proposer leurs offres de transport. Cel est source de confusioni pour les clients et participe à une concurrence déloyale entre les divers acteurs. Il est donc important, tant dans cette disposition qu'à l'article 19 al.6, de préciser que cette exclusivité réservée aux taxis porte également sur l'usage du	Le département peut entrer en matière avec cette précision/ce rajout.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi »; c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou met une ou plusieurs voitures à la disposition d'une entreprise, respectivement à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants; d) « exploitant d'entreprise de diffusion de courses » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course. **Chapitre II Accès aux professions** **Art. 6 Principes** [1] L'exercice des professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, d'exploitant d'entreprise de transport et d'exploitant d'entreprise de diffusion de courses est soumise à	nom TAXI dans les offres de prestations.	

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
autorisation préalable. [2] Les voitures utilisées dans le cadre de ces professions doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14 de la présente loi, le droit fédéral étant réservé. [3] Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant respect des conditions d'octroi. [4] Après octroi d'une autorisation ou d'une immatriculation, le titulaire est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de délivrance. Le département peut en tout temps vérifier la réalisation desdites conditions. **Section 1 Chauffeurs** **Art. 7 Carte professionnelle** **Principes** [1] La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la catégorie dans laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet quant à elle d'exercer la profession de chauffeur de taxi et chauffeur de voiture de transport avec chauffeur. [2] La carte professionnelle est munie d'éléments de sécurité. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter.		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
Conditions de délivrance [3] La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant : a) a l'exercice des droits civils; b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou employé; c) est titulaire du permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs précédant le dépôt de la requête; d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes; e) n'a pas fait l'objet, dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'État; f) est titulaire du diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur; g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent. [4] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de la carte professionnelle de chauffeur. **Révocation** [5] Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie. **Caducité** [6] Le département constate la caducité de la carte professionnelle lorsque son titulaire cesse son	Celui qui exploite une entreprise de transport, ou une entreprise de diffusion de courses, ne conserve pas nécessairement une activité de chauffeur de	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
activité de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur *ou son activité d'exploitant d'une entreprise de transport ou de diffuseur de courses*.	taxi. Il n'y a donc pas de sens de retirer la carte professionnelle à celui qui continue à exercer sa profession en telle qualité. Il doit pouvoir continuer à bénéficier de la carte professionnelle, tant et aussi longtemps qu'il exerce comme dirigeant, tout en ne conduisant plus le taxi. Il est donc proposé d'ajouter cette précision.	
Art. 8 Diplômes et examens [1] Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens attestant les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces professions. [2] Les matières des examens portent sur : a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton; b) les obligations résultant de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que des connaissances élémentaires de gestion; c) le maniement du compteur horokilométrique; d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais; e) les principes de la conduite écologique; f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap; g) les compétences sociales, de communication et de gestion des conflits.	L'expérience a démontré que le contrôle des compétences en matière de "principes de la conduite écologique" n'avait pas grand sens. Les chauffeurs professionnels ont une grande expérience et conduisent déjà de manière écologique, ne serait-ce que pour limiter leur consommation en essence ou en électricité. Le maintien de cette exigence apparaît donc inutile. Le DSES a admis que les facilités accordées dans le passé aux VTC pour passer des examens rendus extrêmement simples et permettant des taux de réussite proches de 100% n'avaient pas de sens et	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
[3] Le Conseil d'État détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur de taxi, respectivement de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur. *Le Conseil d'Etat détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur. Les candidats au diplôme de chauffeur de voiture de tourisme avec chauffeur sont uniquement dispensés de l'examen portant sur le maniement du compteur horokilométrique.* **Art. 9 Organisation des examens** Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer des tâches à cet effet. **Section 2 Entreprises de transport** **Art. 10 Autorisation d'exploiter** **Principe** [1] Les entreprises qui souhaitent exploiter différents services doivent obtenir une autorisation pour chaque activité. **Conditions de délivrance** [2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante : a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse; b) est inscrite au registre du commerce; c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de voiture de	participaient à la distorsion de la concurrence entre taxis et VTC et a permis l'explosion du nombre de VTC. La délégation ainsi donnée au CE est trop large et il convient que le législateur ne laisse pas au Conseil d'Etat un champ si large. Il est proposé de modifier cet alinéa comme indiqué en italique. S'il se justifie d'exiger la titularité de la carte professionnelle pour une entreprise de transport en	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
transport avec chauffeur selon la catégorie des services qu'elle propose, et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être une personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise; (remplacer par : *il est renoncé à cette exigence*) d) est affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent; e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. [3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation. **Révocation** [4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. **Caducité** [5] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.	raison individuelle, il est difficilement concevable de maintenir cette exigence pour une personne morale. On conçoit d'ailleurs difficilement qu'une grande société doive nécessairement avoir pour dirigeant un chauffeur professionnel, la direction d'une entreprise ne nécessitant pas nécessairement des qualités de chauffeur professionnel. L'intérêt public à cette exigence n'est pas donné. Il convient donc au contraire de faire une exception pour les personnes morales. t	
Section 3 Entreprise de diffusion de courses **Art. 11 Autorisation d'exploiter** **Principe** [1] Les entreprises qui souhaitent diffuser des courses	Il convient surtout d'être, sur le principe de l'autorisation de diffuseur de courses, beaucoup plus clair, notamment eu égard à la définition donnée à l'article 5 let d). Si toute personne, physique ou morale, qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur est	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
de taxis et de voiture de transport avec chauffeur doivent obtenir une autorisation pour chaque activité. *Il en va de même des exploitants d'applications ou de sites internet dès l'instant où ils offrent des prestations de transport à destination de la clientèle sise sur le territoire genevois ou de la clientèle souhaitant un transport à l'intérieur du canton de Genève*. **Conditions de délivrance** [2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante : a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse; b) est inscrite au registre du commerce; c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, ces conditions doivent être réalisées par la personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise; d) est affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent; e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. [3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation. **Révocation** [4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie.	définie comme un "diffuseur de courses", toutes les personnes qui offrent des courses au travers d'applications internet doivent être considérées comme des diffuseurs de courses, même si elles ne sont que des revendeurs internet ou intermédiaires en tous genres. Par ailleurs, afin que l'autorité cantonale, notamment la PCTN, puisse avoir un contrôle sur les nombreuses applications informatiques actives à destination de la clientèle genevoise et puisse à travers ces applications rechercher les voitures et chauffeurs impliqués, il est primordial que les applications en question soient clairement visées. Ainsi, à défaut d'autorisations sollicitées et obtenues, l'autorité pourra prendre des mesures afin que ces applications ne puissent diffuser leurs offres de prestations sur le canton. Si les exploitants de ces applications jouent le jeu de l'autorisation, cela permettra alors à l'autorité de vérifier les chauffeurs et exploitants qui reçoivent les courses, notamment par la géolocalisation qu'il convient de générer. Il est donc suggéré l'adjonction proposée dans le texte en italique.	

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
Caducité [5] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque le diffuseur de courses cesse son activité. **Section 4 Immatriculations** **Art. 12 Immatriculation des Taxis** [1] Les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées. [2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13 de la présente loi. Chaque immatriculation correspond à une autorisation d'usage accru du domaine public. **Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public** **Principes** [4] Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement et détermine les modalités d'attribution. **Conditions de délivrance** [5] L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans, lorsque le requérant : a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions de délivrance;		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
b) n'a pas, en qualité de chauffeur ou d'exploitant d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée, aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution; c) s'est acquitté, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36. [6] Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation. **Conditions de renouvellement** [7] L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque : a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation; b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées. **Révocation** [8] Le département révoque les autorisations lorsque : a) l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie; b) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante en violation de l'interdiction mentionnée à l'alinéa 3 ou une voiture de taxi en violation des conditions fixées à l'article 27, alinéas 4 et 5, et de celles fixées par le règlement d'application de la présente loi. **Caducité** [9] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque : a) son titulaire y renonce par écrit; b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance; c) son titulaire n'en fait pas un usage effectif pendant 6 mois consécutifs, sauf en cas		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
d'incapacité totale de travail provisoire dûment attestée par un certificat médical; d) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus; e) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force. **Dépôt des plaques d'immatriculation** 10 En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer. **Art. 14 Immatriculation des voitures de transport avec chauffeur** 1 Les voitures de transport avec chauffeur sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées. 2 Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à une personne physique ou morale lorsque cette dernière est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de voitures de transport avec chauffeur et en réalise toujours les conditions. 3 Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, lorsque cette condition n'est plus remplie. 4 Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'État peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.		
Section 5 Offreurs externes	La notion d"offreurs externes" est bien trop vague et laisse la porte ouverte à tous les diffuseurs de	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
Art. 15 Disposition générale [1]Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20. *[2]Les personnes ou entreprises qui offrent depuis l'extérieur du canton de Genève des prestations de transport ou de diffusion de courses à destination de la clientèle sise sur le territoire genevoiis ou de la clientèle souhaitant un transport à l'intérieur du canton de Genève par le biais d'applications ou de sites internet sont considérées comme opérant à l'intérieur du canton de Genève et non comme offreurs externes.* **Art. 16 Offreurs confédérés** **Course intra-cantonale** [1] Lorsque l'offreur confédéré entend effectuer une ou plusieurs courses dont les lieux de prise en charge et de destination se situent dans le canton de Genève, il doit se soumettre au préalable à une procédure de reconnaissance en vue de la délivrance de l'autorisation prévue à l'article 7, respectivement 10 ou 11 de la présente loi. [2] Le Conseil d'État définit une procédure de reconnaissance simple, rapide et gratuite. Seules les conditions qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance sont examinées. Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis, ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte. **Course extra-cantonale** [3] La procédure de reconnaissance n'est pas requise, pour effectuer des courses dont le lieu de prise en	courses qui offrent des prestations à l'intérieur du canton, tout en se servant d'applications internet qui n'ont "par essence" pas de rattachements particuliers à un endroit précis, notamment pas de rattachements précis dans le canton de Genève. Ainsi que déjà exposé à l'article 11 ci-dessus, il faut donc que ces diffuseurs de courses soient soumis au régime d'autorisation, afin que l'autorité puisse les contrôler et surtout vérifier à quels chauffeurs ils transmettent les courses, notamment par l'accès à leur géolocalisation. A défaut, il restera impossible à l'autorité cantonale d'empêcher le foisonnement d'entreprises agissant en toute impunité et distribuant des courses à nombre de chauffeurs (notamment de VTC) qui ne sont nullement autorisés à professer à Genève (plaques extra-cantonales ou étrangères, chauffeurs sans permis officiels, etc.). L'expérience du passé a montré qu'il n'est pas réaliste de penser que les forces de police ou les enquêteurs de la PCTN ont les capacités suffisantes à mettre frein à la vague de chauffeurs venant de toute part, Genève agissant, vu la situation économique, comme un véritable aimant.	

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
charge ou de destination se situe en dehors du canton de Genève. **Art. 17 Offreurs étrangers** [1] Les offreurs étrangers sont soumis aux dispositions des traités internationaux et des législations d'application du droit suisse. [2] Les chauffeurs au bénéfice de l'accord entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne, d'autre part, sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, exerçant des activités sur le territoire cantonal doivent au préalable: a) se soumettre à la procédure de vérification visée à l'article 4 de la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications, du 14 décembre 2012; b) procéder à l'annonce de leur détachement sur le territoire cantonal, conformément à l'article 6 de la loi fédrale sur les mesures d'accompagnement applicables aux travailleurs détachés et aux contrôles des salaires minimaux prévus par les contrats-types de travail, du 8 octobre 1999. [3] Lors du détachement, ils doivent être en mesure d'établir en tout temps avoir procédé conformément à l'alinéa 2. [4] Le Conseil d'Etat peut prévoir un système électronique permettant de s'assurer du respect des procédures visées à l'alinéa 2.		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
Chapitre III Exercice des professions **Section 1 Dispositions communes** **Art. 18 Obligations relatives aux voitures** [1] Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être : a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie; b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire; [2] Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que voiture de transport avec chauffeur, l'équipement visé à l'article 21, al. 1, lettres b et c doit être retiré. Durant le changement d'affection, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2. [3] Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique. [4] Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.	Il est impératif d'avoir plus d'exigences dans la tenue et surtout l'habillement des chauffeurs professionnels, pour l'image de Genève. Malheureusement, si les taxis, en raison de la concurrence, ont fait pour quelques-uns, de sérieux efforts, il subsiste des tenues et des habillement peu admissibles. Dans la mesure où TAXIPHONE n'est pas employeur de ses affiliés (cf. arrêt du Tribunal fédéral du 12 août 2020), elle ne peut imposer de manière stricte des règles notamment sur les tenues et l'habillement. D'autre part, nombreux sont les chauffeurs sans centrales, qui n'ont aucune	Le Département peut entrer en matière avec cette précision/ce rajout.
Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients [1] Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir un comportement, une tenue et une conduite corrects. Sa voiture doit en outre répondre à toutes les garanties de commodité et de propreté.		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
[2] Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap. [3] Tout chauffeur doit, sur demande des clients, présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification.	contrainte. Aussi, il se justifie de donner au Conseil d'Etat, par délégatioin, la tâche de fixer des règles plus précises quant à la tenue des chauffeurs, selon la proposition figurant en italique, en adjonction dans l'alinéa 8.	
[4] Les chauffeurs et les entreprises doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit, et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.	Il n'est pas possible d'imposer aux exploitants à la fois d'accepter les cartes de crédit et de débit. Les systèmes permettant d'accepter les deux sont peu existants ou très chers. Si un intérêt public est justifié dans le fait que les exploitants doivent pouvoir prendre les cartes de crédit, il devient disproportionné d'exiger également les cartes de débit, d'ailleurs assez peu utilisées par les clients.	
[5] Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés.		
[6] Le chauffeur ou l'exploitant d'une entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés. *L'usage du nom "taxi" dans les offres des*	Cf. remarques art. 5. Il est nécessaire, tant pour ne pas induire le client en erreur que pour le respect d'une concurrence loyale, de réserver l'usage du nom "taxi" aux seuls taxis et d'interdire clairement aux VTC d'en faire usage, notamment dans leurs publicités et offres de prestations, en particulier sur internet.	Le Département peut entrer en matière avec cette précision/ce rajout.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
prestations est réservé aux seuls exploitants de taxis. Il est interdit aux exploitants de voitures de tourisme avec chauffeurs et aux diffuseurs de courses à de tels exploitants de faire usage du nom "taxi".	Cf. remarques sous alinéa 1 ci-dessus.	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire
[7] Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent. [8] Le Conseil d'Etat fixe *les modalités minimales de tenue des chauffeurs, notamment eu égard à leur habillement. Il fixe également* les indications qui doivent figurer sur la quittance et détermine les informations qui doivent être affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules. Il peut également prévoir des indications à afficher sur les lieux de prise en charge.		
Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis		
Art. 20 Usage du domaine public [1] Tout taxi en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public, lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée : a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients; b) d'utiliser les voies réservées au transport en commun *et aux cycles si la taille de la voie est suffisante*; c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.	Afin de pouvoir réduire les prix des courses de taxi, sur le principe que le taxi participe, pour le "dernier kilomètre" à la mobilité douce, et constitue un maillon des transports communs, il est impératif que l'accès le plus parge possible aux voies réservées soit donné aux taxis, du fait de l'engorgement du trafic. Il se justifie, dans cet esprit, de permettre à l'autorité cantonale compétente d'offrir également certaines voies réservées aux cycles, lorsque celles-ci sont suffisamment larges. Plusieurs de ces voies sont d'ailleurs déjà mixtes.	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
[2] Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. [3] Tout taxi en service, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients. [4] Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques pour l'aménagement des stations de taxis visé à l'alinéa 2. Il peut, pour des motifs de police liés à l'ordre public, restreindre provisoirement le droit d'utiliser les voies réservées aux transports en commun visées à l'alinéa 1 lettre b, ou interdire définitivement l'accès des taxis à certains tronçons. **Art. 21 Obligations relatives aux voitures** [1] Tout taxi en service est muni en permanence d'un équipement composé : a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses; b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé, respectivement si le tarif I ou II est appliqué; c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie. [2] Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement. **Art. 22 Prix des courses** [1] Selon le choix des clients, le prix de la course est déterminé : a) par le compteur horokilométrique, le territoire	Durant la phase de consultation du DSES, il a été clairement évoqué le principe de courses forfaitaires, à destination ou à partir de l'aéroport international ou de la gare Cornavin, voire d'autres gares du Léman Express, ce que les milieux professionnels du taxi ont accepté sur le principe. Il	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny; b) par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales; *(remplacer "certains lieux" par l'aéroport international de Genève et des gares CFF…)* c) par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport. [2] Le prix de la course fixé selon l'alinéa 1, lettre b ou c ne peut excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique. Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course. [3] Le compteur horokilométrique peut être remplacé par un dispositif alternatif reconnu au sens de l'article 21, alinéa 1, lettre a. Ce dernier doit pouvoir être contrôlé en tout temps par le département. [4] Le Conseil d'État fixe les tarifs et suppléments maximaux des courses visées à l'alinéa 1, lettre a ainsi que les prix forfaitaires, les lieux de départ et zones de destinations visés à l'alinéa 1, lettre b.	n'a toutefois pas été question que le Conseil d'Etat puisse imposer aux taxis des courses forfaitaires en de nombreux autres lieux. Ainsi, la formulation du PL déborde de ce que les milieux du taxi ont sur le principe accepté. Il convient donc de revenir à ce qui a fait l'objet d'un consensus et limiter cette opportunité à l'AIG et aux gares CFF. A relever que la constitution fédérale pose des limites quant à l'intervention économique de l'Etat dans une profession et qu'une imposition de forfaits plus généralisés, sans l'acceptation des milieux du taxi, constituerait le franchissement de cette limite et donc mettrait à mal la constitutionnalité d'une telle disposition.	
Art. 23 Obligations vis-à-vis des clients [1] Les chauffeurs de taxi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'État. [2] Le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celle-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettre a, b, ou c. [3] Les courses doivent en outre être effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur **Art. 24 Usage du domaine public** [1] Les voitures de transport avec chauffeur ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public; elles ne peuvent ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette attente, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client. [2] Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier. [3] Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2. **Art. 25 Obligations relatives aux voitures** Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent être équipées de caractéristiques créant une confusion avec les taxis ou de signes distinctifs susceptibles de provoquer du "hélage". **Art. 26 Prix des courses** Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'exploitant d'une entreprise de transport. L'accord sur le prix doit intervenir avant la course et ne peut être modifié		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
unilatéralement. **Section 4 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport** **Art. 27 Obligations générales** **Principes** [1] Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites. sociales, du 6 octobre 2000, la mise à disposition d'un taxi n'est autorisée qu'aux conditions suivantes : a) elle doit être annoncée auprès de l'autorité cantonale compétente; b) ses conditions doivent faire l'objet d'un contrat écrit et elle ne doit pas procurer à l'exploitant un rendement excessif. [5] Si la mise à disposition mentionnée à l'alinéa 4 porte sur un taxi dont l'exploitant partage l'usage avec un autre chauffeur, elle est soumise aux conditions additionnelles suivantes : a) elle ne peut être accordée qu'à un seul autre chauffeur; b) l'exploitant, titulaire de l'autorisation d'usage accru du domaine public, doit pouvoir justifier en tout temps qu'il est personnellement l'utilisateur principal de son taxi. [6] Le Conseil d'Etat fixe le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif.		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
Art. 28 Obligations vis-à-vis du personnel [1] Les entreprises de transport respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur. [2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.		
Art. 29 Tenue d'un registre [1] Tout exploitant d'une entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives : a) aux chauffeurs qu'il occupe ou auxquels il met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes; b) aux voitures qu'il utilise pour offrir sa prestation de transport ou aux voitures destinées au transport professionnel de personnes qu'il met à disposition; c) aux entreprises de diffusion de courses et entreprises de transport avec lesquelles il collabore; d) aux indications figurant sur les quittances, pour les entreprises offrant des services de transport uniquement. [2] Il doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives.		
Le département peut exiger que l'exploitant lui donne accès à la géolocalisation des voitures qu'elle utilise, aussi bien en temps réel que durant le mois écoulé.	Cf. remarques aux art. 11 et 15 Pour éviter de déployer des forces de police dont il est démontré que cela est impossible pour contrôler	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
[3] Le Conseil d'État définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.	toutes les voitures travaillant pour des entreprises de transport, agissant notamment par le biais d'applications ou de sites internet, il est ncéessaire que l'autorité puisse remonter à la source pour obtenir les informations nécessaires, ce qui simplifie largement son contrôle.	
Section 5 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de diffusion de courses		
Art. 30 Obligations générales		
[1] Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.		
[2] Toute entreprise de diffusion de courses doit, en outre : a) garantir la fiabilité et la qualité du service; b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.		
[3] Les entreprises de diffusion de courses de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.	C'est un leurre de vouloir imposer aux taxis la possibilité de répondre aux demandes de courses 24h/24, 7j/7, sur tout le territoire cantonal. Il est totalement impossible d'organiser des services pour qu'en tout temps, par ex. un jour de pluie, un taxi soit à Chancy ou à Céligny… Il faut donc supprimer "sur tout le territoire cantonal".	Le département peut entrer en matière avec cette précision/ce rajout.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel [1] Les entreprises de diffusions de courses respectent, la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur. [2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.	A noter qu'un diffuseur de courses, par essence, n'a pas de chauffeurs employés dépendants. Si tel était le cas il deviendrait une entreprise de transport. Son seul personnel est donc le personnel administratif ou encore les standardistes téléphoniques dans le cas de TAXIPHONE. On peut dès lors se demander s'il est réellement nécessaire de maintenir des dispositions spécifiques dans la loi, le personnel administratif étant engagé dans des conditions qui ne sont en rien différentes de tous les autres secteurs d'activité.	
Art. 32 Tenue d'un registre [1] Toute entreprise de diffusion de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives : a) aux chauffeurs et entreprises de transport avec lesquels elle collabore; b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage. [2] Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises. *Le département peut exiger que l'exploitant lui donne accès à la géolocalisation des voitures qu'elle utilise, aussi bien en temps réel que durant la mois écoulé.* [3] Le Conseil d'État définit le format, les indications qui	Idem que pour l'article 29. Pour éviter de déployedr des forces de police dont il est démontré que cela est impossible pour contrôler toutes les voitures travaillant en recevant des courses de diffuseurs de courses, agissant notamment par le biais d'applications ou de sites	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.	internet, il est nécessaire que l'autorité puisse remonter à la source pour obtenir les informations nécessaires, notamment de géolocalisation, ce qui simplifie largement son contrôle.	

Chapitre IV Aéroport international de Genève

Art. 33 Prescriptions autonomes

[1] L'Aéroport international de Genève a la compétence de réglementer l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.

[2] Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport peut :

a) définir une zone de son périmètre exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;
b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients;
c) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée;
d) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations;
e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
fixation des tarifs. [3] Pour les services de voiture de transport avec chauffeur, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut : a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte *et distante* de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée;	Les milieux professionnels ont depuis le début de la mise en place des zones réservées aux taxis et aux VTC demandé de veiller à ce que la zone de prise en charge VTC soit non seulement distincte, mais aussi suffisamment éloignée de la station de taxis de prise en charge. A défaut, ce sont d'incessantes querelles qui se produisent, le maraudage des clients par les VTC étant renforcé par la proximité des zones. Il est donc recommandé d'ajouter que la zone des VTC doit non seulement être distincte, mais également "distante".	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.
b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa *la* surveillance *des commandes préalables autorisant seules la prise en charge*; c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients; d) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge; e) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations; f) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur	La taxe d'accès doit avant tout servir à remplir l'activité de contrôle la plus nécessaire : le contrôle des commandes préalables, avant toute prise en charge du client. La lutte contre le maraudage des clients par les VTC à l'aéroport est d'une nécessité absolue. Le DSES en convient d'ailleurs et envisage la possibilité de mettre en place une borne électronique que les VTC devroit utiliser avant toute prise en charge d'un client, pour justifier la commande préalable. Il est donc nécessaire d'être ici plus précis et de permettre précisément que la taxe soit aussi et surtout affectée à cette activité de contrôle.	Le département peut entrer en matière avec cette précision/ce rajout.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation ou *(supprimer)*, crée un trouble à l'ordre public *ou stationne hors de la zone de prise en charge*. [4] Le règlement de l'Aéroport international de Genève, ainsi que ses modifications ultérieures ne sont valables qu'après leur approbation par le Conseil d'Etat. [5] Les décisions rendues par l'Aéroport international de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41 de la présente loi.	Le problème majeur rencontré à l'AIG tient dans le fait que les VTC ne font pas réellement usage de la zone de prise en charge officielle, notamment pour éviter de payer la taxe d'accès. Les VTC se parquent dès lors en tous endroits, que ce soit dans les parkings ou dans d'autres zones qui ne leur sont nullement destinés. Il est donc primordial que l'AIG dispose d'un moyen de sanctionner ces comportements, notamment par l'exclusion temporaire ou définitive des chauffeurs qui se comportent ainsi.	Le département peut entrer en matière avec cette précision/ce rajout.
Chapitre V Milieux professionnels **Art. 34 Consultation et participation des milieux professionnels** [1] Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire, les représentants désignés par les milieux professionnels visés à l'article 2, alinéa 1. [2] Ces derniers peuvent également formuler des propositions à son attention.		
[3] *Le département fixe les conditions que doivent remplir les associations ou autres entités pour faire partie des milieux professionnels consultés et veille à ce que toutes les catégories professionnelles soient représentées.*	Les milieux professionnels des taxis ou des VTC voient parfois émerger de nouvelles associations, parfois créées par 2 ou 3 personnes, et qui exigent d'être entendues par le départgement. La représentativité de telles associations, dépourvues de réels membres, n'est pas réelle, et leur présence vient troubler les relations entre les milieux professionnels et le département. S'il est bien sûr largement admis que de nouvelles associations professionnelles doivent pouvoir se	Le département peut entrer en matière avec cette précision/ce rajout.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
Chapitre VI Emoluments et taxes annuelles **Art. 35 Emoluments** [1] Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations, des immatriculations ainsi que pour ses contrôles. [2] Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi. [3] Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit. [4] Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation. **Chapitre VII Contrôle**	créer et avoir droit à être écoutées, il faut encore que leur représentativité puisse être contrôlée par le département. Il est donc opportun d'apporter la précision suggérée en alinéa 3. A noter qu'il est aussi utile de préciser que le département doit veiller à ce que toutes les catégories professionnelles soient représentées, ce qui n'a pas toujours été le cas.	

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
Art. 37 Obligation de collaborer [1] Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles. [2] Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leur véhicule. [3] Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux *ainsi qu'à leurs données informatiques, notamment de géolocalisation des voitures dont elles font usage*.	L'accès aux locaux des entreprises de transport et de diffusion de courses n'est de loin pas suffisant. Il faut clairement poser la base légale que l'autorité de contrôle doit pouvoir accéder aux données informatiques, et notamment à la géolocalisation des voitures.	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.
Art. 38 Constats d'infraction Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution sont compétents pour dresser les constats d'infraction.		
Chapitre VIII Données personnelles		
Art. 39 Traitement des données personnelles Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
ses dispositions d'exécution. **Chapitre IX Mesures et sanctions** **Art. 40 Dispositions pénales** 2 La violation commise au sein d'une entreprise, dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs. 3 La négligence, la tentative et la complicité sont punissables. **Art. 41 Mesures administratives** 1 Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40, les mesures suivantes peuvent être prises : **Interdiction de poursuivre la course** 2 Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution peuvent empêcher la poursuite d'une course illicite, telle qu'effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions légales. **Interdiction de poursuivre l'activité et retrait de l'autorisation d'exploiter** 3 Le département peut faire interdiction à une entreprise de transport ou de diffusion de courses de poursuivre son activité si elle ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
ses dispositions d'exécution, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit. [4] En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10 et l'article 14, alinéa 3 sont applicables pour les surplus. [5] En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11 ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision. **Suspension et retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou de la carte professionnelle** [6] Le département peut, sans préjudice de la mesure visée à l'alinéa 2, prononcer : a) la suspension de l'autorisation pour une durée de 1 à 5 mois; b) le retrait de l'autorisation; c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 1 à 5 mois; d) le retrait de la carte professionnelle. [7] Si, dans les 3 ans qui précèdent la violation de la loi, le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction est au moins une suspension de 2 mois. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction est au moins une suspension de 3 mois. [8] Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
les courses effectuées sans carte professionnelle ou sans autorisation d'usage accru du domaine public, ainsi que les infractions aux conditions de travail et de prestations sociales en usage. [9] La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait. [10] Le département peut requérir l'intervention des agents de la force publique pour exécuter les mesures administratives prononcées. **Art. 42 Prescription** [1] L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif. [2] Il en va de même des mesures administratives prises en application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. **Chapitre X Dispositions finales et transitoires** **Art. 43 Dispositions d'application** Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi. **Art. 44 Clause abrogatoire** La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016 est abrogée. **Art. 45 Entrée en vigueur** Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de		

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
la présente loi. **Art. 46 Dispositions transitoires** **Procédures en cours** [1] Toute requête en délivrance d'une autorisation ou d'une immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière. **Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur** [2] La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi. [3] Sur demande, le département délivre au titulaire de la (remplacer par :) *aux personnes qui ont obtenu une* carte professionnelle *ou une carte de dirigeant d'entreprise* le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondante à sa carte. **Entreprises de transport** [4] L'exploitant d'une entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité. **Entreprises de diffusion de courses** [5] L'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai de six mois à	Les personnes qui dirigent des entreprises de transport ou de diffusion de courses, au gré des législations passées, ont obtenu, après la carte professionnelle de chauffeur, la carte professionnelle de dirigeant d'entreprises, qui a finalement disparu avec la LTVTC entrée en vigueur en 2017. Le dirigeant d'entreprise risque ainsi, bien que restant un professionnel du domaine, dépourvu aussi bien de carte professionnelle que du diplôme de chauffeur, quand bien même il a été un chauffeur de taxi, dûment formé. Il convient donc d'octroyer le diplôme non seulement aux personnes qui sont encore chauffeurs et disposent de la carte professionnelle, mais aussi à ceux qui ont eu la carte professionnelle dans le passé, ainsi qu'aux dirigeants d'entreprises qui ne conduisent plus, mais restent des acteurs professionnels formés.	Le Département estime que cette modification n'est pas nécessaire.

	Remarques et propositions de Taxiphone Centrale SA	Position du département
compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité. **Autorisations d'usage accru du domaine public et immatriculations de taxis et de voitures de transport avec chauffeur** [6] Les autorisations d'usage accru du domaine public délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée en vigueur de la présente loi. [7] Les plaques d'immatriculation de taxi correspondant aux autorisations d'usage accru du domaine public ainsi que celles de voitures de transport avec chauffeur sont réputées délivrées en application de la présente loi.		

ANNEXE 8

République et canton de Genève
POUVOIR JUDICIAIRE
Cour de justice

Genève, date du timbre postal

REÇU le
- 5 DEC. 2018

A/2289/2017 et A/2290/2017 10 LAA 10 LAA - Case 48

Chambre des assurances sociales
Rue de Saint-Léger 10
Case postale 1955
CH - 1211 GENEVE 1

1211 GENEVE 1

R 98.41.900053.51280704

LA POSTE

TAXIPHONE CENTRALE SA
c/o Me ROULET Jacques
BRS Avocats
Boulevard des Philosophes 9
1205 Genève

Réf : **A/2289/2017** 10 LAA
A/2290/2017 10 LAA
1125-27707.8 & 1125-26361.1
à rappeler lors de toute communication

Concerne : Recours de Monsieur Sabri KARA et TAXIPHONE CENTRALE SA c/ SUVA CAISSE NATIONALE SUISSE D'ASSURANCE EN CAS D'ACCIDENTS

Madame, Monsieur,

Nous vous adressons sous ce pli l'arrêt rendu par la chambre des assurances sociales en date du 29 novembre 2018.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Le greffe

WUARIN Marie-Hélène

MH Wuarin

Annexe(s) mentionnée(s)

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

REÇU le
- 5 DEC. 2018

A/2289/2017 - A/2290/2017 **ATAS/1107/2018 - ATAS/1108/2018**

COUR DE JUSTICE

Chambre des assurances sociales

Arrêt du 29 novembre 2018

En la cause

Monsieur Sabri KARA, domicilié chemin des Esserts 9, PETIT-LANCY	recourants
Monsieur Dominique ENTRADI, domicilié rue du Jeu de l'Arc 9, GENÈVE	
TAXIPHONE CENTRALE SA, sise rue des Rois 15, GENÈVE	
tous trois comparant avec élection de domicile en l'étude de Maître Jacques ROULET	
contre	
SUVA, CAISSE NATIONALE SUISSE D'ASSURANCE EN CAS D'ACCIDENTS, sise Fluhmattstrasse 1, LUCERNE	intimée

Siégeant : Karine STECK, Présidente ; Mario-Dominique TORELLO, Doris GALEAZZI, Valérie MONTANI et Raphaël MARTIN, Juges ; Georges ZUFFEREY et Pierre-Bernard PETITAT, Juges assesseurs

EN FAIT

1. Taxiphone Centrale SA (ci-après la centrale ou la recourante), inscrite au registre de commerce depuis 1959, a pour but l'exploitation d'une centrale de taxis pour la place de Genève ainsi que l'acquisition d'appareils et de matériel s'y rapportant.

2. Le président de la Société coopérative de concessionnaires indépendants de taxis (SCCIT), laquelle a pour but notamment l'amélioration des conditions de travail de ses membres ainsi que la défense de leurs intérêts, notamment économiques, est désigné d'office pour siéger au Conseil d'administration de la centrale.

3. Le 2 novembre 2015, une réunion a eu lieu entre la centrale, la SUVA, Caisse nationale suisses d'assurance en cas d'accidents (ci-après SUVA ou l'intimée) et deux caisses de compensation sises à Genève concernant le statut dépendant/indépendant des chauffeurs de taxis affiliés à la centrale, dont le nombre s'élevait à environ 550 selon cette dernière. Celle-ci a proposé, afin de limiter les frais, de procéder à l'examen du statut d'un chauffeur de taxi.

4. Le 29 juin 2016, respectivement le 19 octobre 2016, le service du commerce du canton de Genève a autorisé Monsieur Sabri KARA (ci-après M. KARA ou le chauffeur ou le recourant), et Monsieur Dominique ENTRADI (ci-après M. ENTRADI ou le chauffeur ou le recourant), suite au paiement par chacun d'une taxe de CHF 40'000.-, à exploiter, en qualité d'indépendants, un taxi de service public immatriculé GE-968, respectivement GE-983.

5. En date des 5 juillet et 15 octobre 2016, M. KARA, respectivement M. ENTRADI, ont conclu un contrat d'abonnement (ci-après CA) avec la centrale.

   En échange du paiement par l'abonné d'une cotisation mensuelle de CHF 702.60, « la centrale assure l'exploitation d'une centrale d'appels téléphoniques qui reçoit de la clientèle des commandes de courses et les distribue aux taxis des abonnés ou à ceux qu'ils ont confiés à leurs collaborateurs » (art. 4 ch. 1 CA).

   Les relations contractuelles entre la centrale et les deux chauffeurs étaient régies par le CA, le règlement de la centrale, la charte de qualité et d'accueil ainsi que le barème de suspensions (art. 1 ch. 1 CA).

6. M. KARA a débuté son activité en tant que chauffeur de taxi abonné à la centrale le 1er août 2016 et M. ENTRADI dans le courant du mois de novembre 2016.

7. MM. KARA et ENTRADI ont déposé chacun une demande d'affiliation en tant qu'indépendants auprès de la caisse cantonale genevoise de compensation (ci-après la CCGC), laquelle les a transmises à la SUVA.

8. Par décisions des 28 septembre et 23 novembre 2016, la SUVA a estimé que l'activité exercée par M. KARA, respectivement par M. ENTRADI, pour la centrale devait être qualifiée d'activité lucrative dépendante. Selon la SUVA, le CA présentait principalement des caractéristiques de dépendance dans l'organisation du

travail avec la centrale, les chauffeurs de taxis ne disposaient d'aucun matériel d'équipement significatif et ils n'assumaient pas de risque de l'entrepreneur.

9. Les deux chauffeurs de taxis et la centrale se sont opposés aux décisions de la SUVA, faisant valoir en substance que les abonnés à la centrale étaient libres dans l'organisation de leur travail et qu'ils assumaient intégralement les risques de l'entrepreneur. Selon un décompte établi par la centrale, la part des courses effectuées par son intermédiaire par l'ensemble des chauffeurs abonnés était en moyenne de 53% (en 2013), 55% (en 2014) et 56% (en 2015); les autres courses effectuées par ces chauffeurs de taxis provenaient de l'attente aux stations de taxis ou d'une prise en charge spontanée sur la voie publique ou étaient obtenues par un moyen de communication privé (opposition des 28 octobre et 15 décembre 2016).

10. Suite à la résiliation par M. KARA de son CA pour le 31 octobre 2016, la SUVA a estimé qu'il exerçait une activité indépendante à compter du 1er novembre 2016 (communication du 19 janvier 2017).

11. Par décisions sur opposition du 10 avril 2017, la SUVA a maintenu sa position étant donné que les éléments pour une activité dépendante étaient prédominants : les documents contractuels attestaient l'existence d'un rapport de subordination. La centrale avait clairement le droit de donner des instructions et de prononcer des sanctions aux chauffeurs abonnés, telles que la suspension ou la résiliation du CA. Les chauffeurs abonnés étaient certes libres de prendre en charge des clients indépendamment de la centrale. Ce fait n'était toutefois pas déterminant étant donné que le revenu de chaque activité lucrative devait être apprécié séparément. S'agissant du risque économique de l'entrepreneur, le Tribunal fédéral avait déjà estimé qu'il ne fallait pas voir, dans l'acquisition et l'entretien d'un véhicule adapté à l'exploitation d'une entreprise de taxis, un investissement important.

    Par conséquent, du 1er août au 31 octobre 2016, M. KARA avait exercé une activité dépendante en tant que chauffeur de taxi abonné à la centrale. L'activité de M. ENTRADI, en tant qu'abonné à la centrale, était également considérée comme dépendante.

12. Par deux actes datés du 23 mai 2017, les deux chauffeurs et la centrale, représentés par leur conseil, ont interjeté recours contre ces deux décisions, concluant, sous suite de frais et dépens, à leur annulation et à la constatation que MM. KARA et ENTRADI exerçaient une activité lucrative indépendante en tant que chauffeurs de taxis.

    Selon les recourants, il n'y avait aucun rapport social de dépendance entre la centrale et les chauffeurs abonnés et les critères en faveur d'une activité indépendante étaient largement prépondérants.

    Les recourants ont expliqué que les chauffeurs abonnés versaient une somme mensuelle forfaitaire à titre d'abonnement, laquelle était due, qu'ils utilisent ou non les services de la centrale. En contrepartie, la recourante leur permettait, s'ils le souhaitaient, d'obtenir l'indication de clients potentiels à transporter. Ils ne

recevaient aucune rémunération de la part de la recourante et ils étaient libres de recevoir des commandes de courses par d'autres moyens que par le biais de la recourante. En particulier, il leur était tout à fait possible de prendre en charge un client directement à une station, ou une personne leur faisant signe alors qu'ils circulaient à vide, ou d'effectuer des courses obtenues par un moyen de communication privé étant donné qu'ils disposaient de leur propre clientèle. En moyenne, environ 50% des courses qu'ils effectuaient ne provenaient pas des clients proposés par la recourante. En outre, la recourante, à laquelle ils étaient liés par un contrat de mandat, n'interférait d'aucune manière dans leur activité, ni ne contrôlait l'exécution des courses. Elle ne connaissait pas nécessairement les destinations commandées par les clients, ni le prix des courses ou les trajets empruntés. Elle ne pouvait pas non plus imposer un mandat aux chauffeurs, ceux-ci étant libres d'accepter ou de refuser les courses qu'elle proposait. Les recourants ont également fait valoir que les chauffeurs abonnés ne devaient ni rendre de rapport, ni respecter un quelconque horaire de travail, ni emprunter un itinéraire précis. Les devoirs résultant du CA découlaient des obligations légales ou réglementaires et la charte de qualité et d'accueil contenait des normes ayant presque toutes une base légale. Quoi qu'il en soit, même en cas de suspension de leur abonnement, les chauffeurs abonnés à la recourante n'étaient pas empêchés de poursuivre leur activité puisqu'ils pouvaient prendre des clients en station ou leur clientèle propre. Les chauffeurs abonnés à la recourante n'avaient aucune obligation de conduire leur véhicule et n'étaient même pas tenus de travailler : ils ne pouvaient donc recevoir aucune instruction contraignante de la part de cette dernière. Ils fixaient en toute liberté le moment et la durée de leurs vacances, ils n'avaient aucun devoir de présence, ni d'heures minimales à respecter, ni d'horaire de travail déterminé et aucun jour d'activité convenu à l'avance. Les recourants ont ajouté que la clause de non-concurrence figurant dans le CA ne visait que l'affiliation à d'autres centrales et non le fait de prendre en charge des clients indépendamment de la recourante. Les deux chauffeurs recourants étaient autorisés à apposer sur leur véhicule de la publicité pour un tiers et le fait qu'ils puissent se constituer leur propre clientèle était un indice d'indépendance. Même si la collaboration pouvait être régulière, elle n'était pas exclusive et ils n'étaient pas obligés de fournir régulièrement des prestations à la recourante. Par conséquent, il n'existait pas un rapport social de dépendance.

Par ailleurs, les recourants ont fait valoir que les chauffeurs abonnés à la recourante agissaient en leur nom et pour leur propre compte : ils ne reversaient aucune partie de leur rémunération à la recourante, tenaient leur propre comptabilité et utilisaient des quittances standardisées qu'ils signaient et sur lesquelles était noté « nom et prénom de l'indépendant ou entreprise affiliée à TAXIPHONE CENTRALE SA » et peu importait qu'elles comportent une mention publicitaire au verso. Les chauffeurs abonnés étaient par ailleurs autorisés à exploiter leur taxi en s'assurant les services d'un ou de plusieurs collaborateurs. Ils n'étaient pas « régulièrement tenus de fournir leurs prestations au même employeur » puisqu'ils étaient libres de

trouver leurs clients par leurs propres moyens. En outre, ils ne bénéficiaient d'aucune garantie quant au nombre et à l'étendue des missions confiées, de sorte qu'ils ne pouvaient pas compter sur des revenus déterminés. Leurs interventions faisaient suite à des invitations ponctuelles, élément révélateur du caractère aléatoire de leur activité. La recourante n'avait aucun contrôle sur leur rémunération et ils étaient libres de négocier le prix de leur course ou de fixer un prix forfaitaire avec le client.

Les recourants ont souligné que s'agissant du critère du risque économique encouru par les chauffeurs abonnés à la recourante, celui-ci n'était pas décisif puisqu'ils exerçaient une activité n'exigeant pas, de par sa nature, d'investissements importants, de faire appel à du personnel ou d'avoir des locaux. Quoi qu'il en soit, les chauffeurs abonnés disposaient bien d'un matériel d'équipement significatif. Ils avaient fait un investissement en achetant leur voiture et assumaient l'ensemble des frais d'exploitation nécessaires à l'exercice de leur activité, soit les frais d'entretien du véhicule, les frais d'installation initiale et de réparation subséquente de l'équipement, les risques liés à l'encaissement et au ducroire, les dommages provenant d'un mauvais fonctionnement dudit équipement ou de l'apposition des signes distinctifs ainsi que le paiement de la taxe mensuelle. Ils payaient leurs cotisations professionnelles, établissaient les factures d'achat et d'entretien du véhicule à leur nom et tenaient leur propre comptabilité. Ainsi, leur situation correspondait à la définition du risque particulier de l'entrepreneur.

Par ailleurs, les deux chauffeurs recourants n'avaient pas été soumis à un temps d'essai et ne recevaient aucune rémunération en cas d'empêchement non fautif ou de risques fortuits alors qu'ils payaient la cotisation mensuelle dans tous les cas, même si le service de la centrale était interrompu. Ils ne percevaient aucun salaire de la centrale, à laquelle ils ne reversaient rien des sommes encaissées, et ils fournissaient leurs services pour nombre de mandants différents, de sorte que si la recourante devait mettre un terme à leurs relations, ils ne se retrouveraient aucunement dans une situation semblable à celle d'un salarié qui perd son emploi.

Enfin, si le statut de dépendant devait être confirmé, la modification de l'organisation de la recourante transformerait celle-ci en une entreprise de transport pour taxis. Or, la recourante était un prestataire annexe dans le métier du taxi, ses prestations étant limitées à la diffusion de courses et elle était dans la totale incapacité de connaître les revenus des chauffeurs de taxis.

3. Le recours de M. KARA et de la centrale a été enregistré sous la procédure n° A/2289/2017; celui de M. ENTRADI et de la centrale sous la procédure n° A/2290/2017.

4. Par réponse du 24 juillet 2017, l'intimée a conclu, sous suite de frais et dépens, à la jonction des causes A/2289/2017 et A/2290/2017 et au rejet des recours. Elle a rappelé notamment que le CA consacrait un réel rapport de subordination des chauffeurs abonnés à l'égard de la centrale, même s'ils bénéficiaient d'une certaine

liberté quant à l'organisation de leur travail. Celle-ci leur fournissait le matériel de travail et leur garantissait une masse de travail, par le biais des courses transmises. C'était donc elle qui assumait le risque économique de l'entrepreneur, même si les recourants conduisaient leur propre véhicule. Aux yeux des clients, elle se présentait comme l'unique prestataire de services dès lors que les chauffeurs de taxis colportaient son enseigne et communiquaient ses données commerciales. Tous les chauffeurs de taxis au bénéfice d'une autorisation étaient tenus aux obligations de droit public ressortant de la législation cantonale. A ces obligations s'ajoutaient celles dont répondaient les chauffeurs abonnés à l'égard de la recourante. Ils n'étaient pas totalement libres d'organiser leur temps de travail puisque la recourante prélevait une contribution périodique dont le montant ne tenait pas compte du travail réalisé. Par ailleurs, les chauffeurs abonnés dépendaient économiquement de la recourante puisque celle-ci leur retransmettait plus de la moitié des courses qu'ils assumaient. Il existait donc un rapport de dépendance.

L'intimée a ajouté que si les chauffeurs abonnés avaient certes investi dans l'acquisition de leur véhicule de travail, qu'ils s'acquittaient d'une contribution mensuelle et étaient libres d'organiser leur temps de travail, ces circonstances n'étaient toutefois pas décisives, car ils avaient une position de subordonnés par rapport à la recourante, laquelle leur assurait un revenu régulier et les orientait quant à l'organisation de leur temps de travail. Les caractéristiques de la libre entreprise n'étaient pas dominantes. Enfin, le fait que les deux chauffeurs recourants puissent engager du personnel n'était pas déterminant car la procédure avait pour seul objet la relation entre ces derniers et la recourante. Or, en l'occurrence, ils exploitaient seuls leur abonnement auprès de la recourante.

15. Par réplique du 25 août 2017, les recourants ont réitéré leurs arguments. Ils ont rappelé notamment que la recourante n'était pas une entreprise de taxis et qu'elle ignorait tout des montants encaissés par les chauffeurs abonnés pour les courses qu'elle diffusait. Les instructions de la recourante se bornaient au rappel des règles légales ou à l'édiction des règles de bienséance indispensables à la bonne marche de toute association professionnelle. La recourante fournissait moins de 50% de la clientèle aux chauffeurs abonnés, étant donné qu'ils étaient libres de se constituer leur propre clientèle, laquelle n'avait pas été prise en compte dans le décompte qu'elle avait établi. Les chauffeurs abonnés n'avaient aucune obligation de travailler effectivement, ils étaient libres de confier leur véhicule à un employé, ou de s'absenter plusieurs mois. Ainsi, les chauffeurs abonnés étaient socialement indépendants de la recourante puisqu'ils organisaient librement leur travail, qu'au moins la moitié de leur clientèle ne provenait pas de la centrale et qu'ils n'étaient pas tenus d'assumer personnellement quoi que ce soit envers elle.

S'agissant du risque économique encouru par l'entrepreneur, les recourants ont fait valoir que les chauffeurs abonnés subissaient les variations saisonnières du marché de sorte qu'ils supportaient un risque économique plus important que celui subi par la recourante. Ils avaient effectué un investissement important en achetant leur

propre véhicule, et en payant la taxe de CHF 40'000.- pour leur permis de service. Ils subissaient les pertes occasionnées par l'exercice de leur activité et supportaient les risques d'encaissement en ce sens que la recourante ne procédait à aucune facturation et que tous les paiements étaient directement effectués en mains des chauffeurs. Ces derniers supportaient en outre les frais généraux inhérents à leur activité en payant l'entretien de leur véhicule, le tachygraphe ou le compteur. Ils agissaient en leur propre nom - nonobstant l'impressum des quittances - puisque les clients payaient chaque chauffeur individuellement et non la recourante. Ils agissaient pour leur propre compte puisque la recourante ne touchait aucun montant sur le résultat des chauffeurs abonnés ou sur le nombre de courses attribuées à ces derniers.

Par conséquent, la qualité d'indépendant des deux chauffeurs recourants ne faisait ainsi aucun doute.

16. Par duplique du 13 octobre 2017, l'intimée a rappelé ses arguments et a souligné notamment que les deux chauffeurs recourants exploitaient seuls leur taxi, de sorte qu'ils étaient tenus d'accomplir personnellement les commandes que leur transmettait la recourante selon le CA. Les difficultés pour la recourante d'évaluer la masse salariale de ses chauffeurs abonnés devaient être relativisées, car ceux-ci étaient tenus d'annoncer leur service et de lui communiquer toutes les informations utiles concernant l'exploitation de leur taxi. La liberté d'organisation des recourants était compromise par les règles du CA et du règlement qui organisaient les modalités de leur activité et les soumettaient au pouvoir disciplinaire de la recourante. Par ailleurs, les deux recourants n'assumaient pas un risque entrepreneurial : quelle que soit la demande globale en matière de courses, la moitié de celles qu'ils assuraient était retransmise directement par la recourante, qui leur assurait ainsi un revenu régulier sans qu'ils n'aient à prospecter de clients. Quant à la taxe de CHF 40'000.-, elle se rapportait davantage au droit d'utilisation accrue du domaine public dont bénéficiaient les titulaires d'autorisation. Par conséquent, les deux chauffeurs recourants ne traitaient manifestement pas sur un pied d'égalité avec la recourante.

17. Le 4 décembre 2017, lors de la comparution personnelle des parties, la recourante a expliqué notamment qu'elle n'était pas la seule centrale d'appels autorisée à recevoir et à distribuer les courses à destination des chauffeurs ayant un droit de stationnement sur le domaine public. Par ailleurs, tout ce qui concernait la bonbonne, le taximètre, le tachygraphe, soit l'intégralité de l'équipement du taxi, était propriété du chauffeur, de même qu'il avait ses propres assurances et ses propres charges administratives. La recourante ne mettait à disposition que le dispositif informatique et de géolocalisation permettant la transmission de courses. Ce dispositif restait propriété de la recourante et son utilisation était une partie de la contrepartie de la taxe d'abonnement mensuelle. Avec leur affiliation auprès de la recourante, il était bien évident que le but pour les chauffeurs était de pouvoir obtenir un certain nombre de courses, mais la recourante ne pouvait leur en garantir

un nombre minimum, de même que les chauffeurs, de leur côté, n'avaient aucune obligation d'accepter une course proposée. Par ailleurs, la recourante a expliqué qu'au moment où le chauffeur prenait son service, il était prié de s'annoncer à l'ordinateur, d'où l'obligation de se brancher, ceci pour qu'il puisse recevoir des courses, et également pour le fonctionnement optimal de la flotte. S'agissant de la clause interdisant à un abonné de s'affilier à une autre centrale, la recourante a indiqué qu'il était bien évident que si quelqu'un s'abonnait auprès d'elle, c'était pour pouvoir obtenir des courses, mais pour la recourante, son but était également de pouvoir assurer un service efficace à la clientèle. Dans la clause contractuelle, l'expression « qui ne serait pas autorisé par Taxiphone » était utilisée pour apporter une nuance, en ce sens que si le chauffeur souhaitait, pendant son service, utiliser une autre application, il était encore libre de le faire. La recourante n'avait pas le moyen de savoir si le chauffeur se branchait sur une autre application, car il pouvait tout aussi bien rester branché sur le système de la recourante pendant ce temps, de sorte que de façon pragmatique, la recourante n'interdisait évidemment pas aux intéressés de travailler comme ils l'entendaient. Même si l'abonné était branché sur le système de la recourante, il pouvait tout aussi bien recevoir un appel privé et prendre une course de sa clientèle privée. La recourante a ajouté qu'à partir du moment où le chauffeur avait accepté une course qu'elle avait proposée, elle n'intervenait plus et ne savait pas ce qui se passait. En particulier, elle ne savait pas nécessairement quelle était la destination de la course, ni les modalités discutées avec le client concernant un éventuel forfait et elle ne connaissait pas le chiffre d'affaires réalisé par les chauffeurs abonnés. Enfin, la recourante a précisé que septante abonnés étaient des employeurs.

M. KARA a expliqué notamment que pendant les trois mois où il avait travaillé en étant abonné auprès de la recourante, il avait en effet travaillé comme décrit ci-dessus, soit en étant totalement libre de ses horaires, de ses vacances et des modalités de paiement des courses, pour autant qu'elles respectaient la loi. Il évaluait à une course sur quatre environ les courses qu'il faisait par l'intermédiaire de la recourante, le reste étant celles qu'il obtenait sur les stations ou de sa clientèle privée. En termes de chiffre d'affaires, cela devait représenter environ 30 %. Actuellement, il avait un abonnement téléphonique sur lequel il recevait les courses demandées par sa clientèle et il se demandait dès lors s'il devrait être considéré comme exerçant aussi une activité dépendante à l'égard de son opérateur téléphonique. Enfin, suite à la résiliation de son abonnement auprès de la recourante, il avait refait une demande d'affiliation comme indépendant aux assurances sociales, et l'intimée lui avait reconnu le statut d'indépendant depuis le 1er novembre 2016. Restaient donc en suspens les cotisations pour les trois mois concernés.

L'intimée a confirmé que pour la période des trois mois précités, la question de savoir si M. KARA avait réalisé un chiffre d'affaires pour partie provenant d'autres sources que de son affiliation à la recourante, n'était pas contestée. La question

litigieuse portait uniquement sur la relation entre M. KARA et la recourante, que l'intimée considérait comme dépendante. La décision initiale, confirmée sur opposition, devait s'interpréter comme une décision consacrant implicitement un statut mixte, de dépendant pour la seule part de l'activité provenant des courses obtenues par le biais de la recourante, et un statut d'indépendant pour le reste.

M. ENTRADI a expliqué que son chiffre d'affaires ne dépendait pas du tout exclusivement des courses proposées par la recourante. Cela faisait dix ans qu'il exerçait sa profession et il s'était constitué une clientèle fidélisée qui faisait régulièrement appel à ses services. Hormis sa clientèle privée, il faisait une partie non négligeable de son chiffre d'affaires en fréquentant les stations. Ainsi, entre sa clientèle privée et les courses obtenues aux stations, cela représentait un peu plus de 50 % de son chiffre d'affaires, donc à peu près autant provenant des courses proposées par la recourante. M. ENTRADI a précisé qu'il pourrait développer beaucoup plus sa clientèle privée, mais qu'il ne le souhaitait pas, puisque précisément il était abonné à la recourante, qui lui procurait un certain nombre de courses. Par rapport à sa clientèle privée, il avait sa propre ligne téléphonique et sa carte de visite, qu'il versait au dossier. Il a ajouté qu'il n'avait absolument aucune obligation par rapport à la recourante au sujet de l'organisation de son travail, du nombre d'heures à effectuer, et des périodes de vacances à prendre ou ne pas prendre, pas plus d'ailleurs que d'horaire de travail. Il n'avait pas plus d'obligations à l'égard de la recourante qu'il n'en avait à l'égard de son opérateur téléphonique, qui lui transmettait les appels de ses clients. Parmi les obligations qui étaient dans le contrat figurait un certain nombre de principes et d'obligations qui était déjà contenus dans la loi, obligations auxquelles il se conformait comme chauffeur de taxi mais pas nécessairement comme abonné de la recourante. Il a précisé qu'il s'était abonné auprès de celle-ci, car c'était la meilleure centrale d'appel de Genève, et à ce titre, en tant que chef d'entreprise, il souhaitait se doter de ce qu'il y avait de meilleur. Il n'avait recours à aucune autre centrale d'appel ou application que celle de la recourante. Il lui arrivait régulièrement de refuser des courses transmises par la recourante. La majeure partie des propositions de courses ne donnait que l'adresse de prise en charge, mais aucune indication sur la destination. Dans le forfait d'abonnement, la centrale mettait à disposition, hormis les quittances et les gadgets publicitaires, l'ordinateur permettant de se connecter. Tout le reste de l'équipement du taxi était exclusivement à la charge du chauffeur, respectivement du propriétaire du véhicule. Il était propriétaire de son véhicule et il avait prévu d'engager l'un de ses amis comme employé. Mais il n'avait jamais pu réaliser ce projet en raison du fait que l'intimée avait refusé jusqu'ici de lui reconnaître son statut d'indépendant. Il a ajouté que la recourante n'était absolument pas informée du revenu qu'il tirait des courses qui lui étaient proposées via le système. Elle n'était informée ni du tarif, ni d'un éventuel forfait, ou d'un rabais qu'il pouvait consentir à des bons clients, ni s'il facturait ou pas un bagage. Ses revenus ne concernaient pas la recourante. Il ne faisait aucune distinction entre ses revenus provenant des courses proposées par la recourante de ceux qu'il tirait

de sa clientèle privée, ou des courses qu'il prenait sur les stations. M. ENTRADI a également souligné que les paiements qu'il recevait par cartes de crédit ou par cartes de débit étaient directement crédités sur son propre compte bancaire, sans transiter par la recourante.

Enfin, l'intimée a expliqué qu'il n'y avait pas lieu, en l'état, de savoir comment serait classifié le recourant s'il engageait un employé.

A l'issue de l'audition de M. ENTRADI, la chambre de céans a entendu la recourante sur la provenance des chiffres inscrits dans le tableau statistique qu'elle avait établi et produit (pièce 6 chargé recourants). Par ailleurs, s'agissant du barème des sanctions et de la semaine de suspension prévue notamment en cas de violation par un chauffeur de son obligation de se connecter à son équipement embarqué pendant tout son service journalier, la recourante a expliqué qu'en réalité, elle n'avait jamais infligé de sanction par rapport à cette hypothèse-là directement, et en tout état jamais une sanction aussi importante. En revanche, elle avait connu des situations où l'employé d'un chauffeur abonné utilisait le code de connexion de son employeur au lieu du sien. Il s'était alors vu infliger une sanction, puisqu'il ne s'était pas personnellement déclaré. Cela étant, si une personne ne se connectait pas, la recourante ne pouvait pas voir si elle travaillait. Le genre de situations telles que décrites et qui avaient amené à des sanctions avaient été portées à la connaissance de la recourante sur réclamation des clients. Le chauffeur en faute avait par exemple refusé de prendre une carte de crédit, ce qui pouvait se comprendre parce que le prix de la course aurait été crédité sur le compte de son patron et pas sur le sien. S'agissant de la sanction d'un jour de suspension en cas de refus d'une course, la recourante n'avait en réalité jamais infligé de sanction sur cette base. La recourante a observé, d'une façon plus générale, qu'elle avait depuis lors abandonné tout barème de sanction. Par ailleurs, les centrales et/ou applications non autorisées visées par le CA était UBER. Enfin, la recourante a confirmé que l'esprit dans lequel elle avait mentionné dans les documents contractuels un certain nombre d'obligations faites aux chauffeurs, même si elles reprenaient celles énoncées dans la loi ou le règlement d'application, était le bon fonctionnement de la profession au sens voulu par la législation.

18. Le 15 décembre 2017, l'intimée a produit le dossier concernant la recourante.

19. Le 15 décembre 2017, les recourants ont sollicité l'audition du chef du service de la police du commerce et de la lutte contre le travail au noir (ci-après PCTN) et ont produit le nouveau contrat d'abonnement établi par la recourante suite à l'entrée en vigueur, le 1er juillet 2017, des nouvelles dispositions légales et réglementaires sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur.

20. Le 15 janvier 2018, les recourants ont sollicité l'audition de deux chauffeurs abonnés à la recourante.

21. Le 12 mars 2018, la chambre de céans a entendu, en tant que témoin, Monsieur Raoul SCHRUMPF, directeur de la PCTN, anciennement le service du commerce du canton de Genève.

Le témoin a indiqué notamment qu'un chauffeur qui serait employé d'une entreprise de taxis ne pourrait pas être titulaire de la plaque de taxi. Celle-ci était en effet réservée aux indépendants ou aux entreprises de taxis. La loi prévoyait en effet un statut de chauffeur de taxi employé qui devait, pour cela, être titulaire de la carte professionnelle. En tant qu'employé, il devait encore justifier d'un contrat de travail, contrat dont le titulaire de la plaque devait également justifier pour pouvoir employer le tiers. Le témoin à ajouté que l'on pourrait imaginer qu'une même société s'annonce d'un côté comme entreprise de taxis, et de l'autre comme centrale d'ordres de courses, mais à condition que l'organisation interne des deux activités différentes soit clairement identifiable et différenciée. Il n'avait toutefois pas d'exemple concret à ce sujet.

La recourante a expliqué que ce type d'entreprise existait jusqu'au début des années nonante.

22. Le 10 avril 2018, la chambre de céans a entendu, en tant que témoins, Monsieur René BLANC, né en 1956, et Monsieur Frédéric FASEL, né en 1966.

M. BLANC a notamment expliqué être chauffeur de taxi depuis 2008, d'abord en tant que salarié, puis en tant qu'indépendant en louant des plaques sous un régime de bail à ferme, jusqu'à l'obtention de sa plaque personnelle en 2014. Il n'avait pas d'employés. La caisse de compensation l'avait affilié en tant qu'indépendant lorsqu'il louait des plaques en bail à ferme et il n'y avait pas eu de modification lorsqu'il avait obtenu sa plaque personnelle. Il avait des clients privés qui l'appelaient directement. Il était également affilié à la recourante, mais il n'était pas obligé d'accepter les courses qu'elle lui adressait. Le témoin a précisé qu'il avait une marge de manœuvre qui était très intéressante au niveau de sa liberté. S'agissant de l'importance en pourcentage des courses provenant de la recourante, en faisant une moyenne très approximative, tenant compte d'un bon 15 % de la clientèle privée pendant la journée, le reste se répartissait par moitié environ entre les stations et la recourante. Il y avait également deux autres types de courses : le hélage sur la voie publique et par le biais de l'application TAXIPHONE. Ces deux types de courses se répartissaient dans les pourcentages respectifs entre stations et centrale. Le témoin a ajouté que la recourante ne connaissait pas son chiffre d'affaires. Enfin, quand il utilisait le moyen d'encaissement de la carte de crédit, le montant était directement crédité sur son compte, sans passer par la recourante.

M. FASEL a expliqué notamment qu'il avait travaillé en tant qu'indépendant de juillet 1996 à mai 2017 et avait eu trois employés à son service. Puis il avait travaillé en tant qu'employé et dès le 1er février 2018, il s'était remis à son compte. En 1996, il s'était affilié à une caisse de compensation en tant qu'indépendant. Lorsqu'il avait repris sa nouvelle plaque au 1er février 2018, il avait pris contact

avec la CCGC, pour s'inscrire au service des indépendants. Dans un premier temps, on lui avait indiqué que c'était en ordre et qu'il était inscrit. Il avait ensuite appris que l'intimée avait décidé de refuser à quelques chauffeurs de taxi le statut d'indépendant. La caisse de compensation lui avait toutefois indiqué qu'elle procédait tout de même à son enregistrement. Il n'excluait pas de reprendre un employé, s'il trouvait une personne compatible. Le témoin a indiqué qu'en moyenne, sa clientèle privée représentait environ 30 %, pouvant aller jusqu'à 50 % certains jours. Une autre partie de sa clientèle provenait d'autres chauffeurs, qui pouvait représenter environ 20 %, variable elle aussi. Une autre partie de sa clientèle était celle qu'il prenait en charge sur les stations. Par ailleurs, le pourcentage de courses qu'il effectuait par le biais de la recourante devait représenter 30 % également. Il n'avait absolument aucune obligation de présence à l'égard de la recourante, il n'avait pas d'obligation d'accepter une course proposée, il se connectait quand il le voulait, et il encaissait naturellement personnellement le prix de ses courses. En principe, lorsqu'il recevait une proposition de course, il ne connaissait pas la destination du client. Il avait choisi d'exercer la profession de chauffeur de taxi, et plus particulièrement d'y rester, en raison de l'indépendance que cette profession procurait. Dans ce sens également, la recourante était tout à fait dans cet esprit. Le témoin a précisé que jusqu'à la dernière modification de la loi, le service du commerce délivrait une carte professionnelle de chauffeur de taxi indépendant. Désormais cette carte ne mentionnait plus que la désignation de « chauffeur de taxi ».

Suite à l'audition des témoins, la chambre de céans a entendu les parties et un délai leur a été octroyé pour déposer leur écriture.

23. Par pli du 25 avril 2018, l'intimée a expliqué notamment qu'elle n'avait procédé à aucun changement de pratique concernant la reconnaissance du statut d'indépendant/dépendant des chauffeurs de taxi. Pour diverses raisons, soit les règles n'avaient pas été appliquées correctement ou alors cela avait été le fait d'autorités non compétentes. Le 9 avril 2015, il avait ainsi été constaté que le service du commerce demandait confirmation de l'affiliation et que la caisse cantonale de compensation admettait l'indépendance sur remise de l'attestation dudit service. Partant, personne n'analysait vraiment le statut des chauffeurs de taxis au regard du droit des assurances sociales. Dès la fin 2015, différents entretiens avaient eu lieu avec des caisses de compensation et des centrales de taxis établies à Genève afin d'expliquer les principes et la jurisprudence. En l'occurrence, en août et en novembre 2016, la CCGC lui avait transmis les demandes d'affiliation en tant qu'indépendants des deux chauffeurs recourants et l'intimée avait donc examiné leur dossier en tenant compte des directives de l'Office fédéral des assurances sociales (ci-après OFAS) et de la jurisprudence. Par ailleurs, elle n'avait pas procédé à la détermination du statut des deux témoins entendus par la chambre de céans et si des évaluations incorrectes avaient été faites par le passé, les recourants ne pouvaient en déduire une prétention au maintien d'un statut erroné. Enfin,

l'intimée a souligné que le Tribunal fédéral avait récemment confirmé la relation de dépendance d'un chauffeur de taxis oeuvrant par le biais d'une centrale d'appels (arrêt du Tribunal fédéral 8C_571/2017 du 9 novembre 2017).

24. Par écriture du 27 avril 2018, les recourants ont réitéré leurs arguments. Ils ont précisé notamment que la recourante n'imposait pas aux chauffeurs abonnés de clause de non-concurrence, mais elle demandait, pour une question légitime d'organisation, à être informée le cas échéant. Les chauffeurs avaient diverses sources de clientèle, et avaient leur organisation propre : ils disposaient de leur carte de visite à leur nom et exemptes de toute mention concernant la recourante ainsi que d'un numéro de téléphone dédié à leur clientèle. En outre, la recourante n'avait aucun moyen de déterminer, même par estimation, le chiffre d'affaires réalisé par les chauffeurs abonnés. Enfin, les recourants ont fait valoir que la situation à l'origine de l'arrêt précité du Tribunal fédéral était totalement différente du cas d'espèce, de sorte qu'il ne tranchait pas la question des chauffeurs de taxi affiliés à une centrale d'ordre de courses de manière définitive.

25. Le 11 juin 2018, les recourants ont versé à la procédure un courrier de l'Administration fédérale des contributions (AFC) du 7 juin 2018, confirmant que sous l'angle de la TVA, les chauffeurs affiliés à la recourante étaient des personnes indépendantes. Le contrat d'abonnement ou les quittances remises par les chauffeurs à leurs clients (modèles validés les 13 janvier 2015 ou 17 mai 2018) prouvaient qu'ils agissaient en qualité d'indépendants.

26. Par pli du 19 juin 2018, l'intimée a fait valoir que la détermination de l'AFC était sans pertinence dès lors que cette administration n'était pas compétente pour déterminer le statut au regard du droit des assurances sociales.

27. Le 28 juin 2018, la chambre de céans a octroyé un délai aux recourants pour qu'ils se déterminent sur le règlement de la recourante et son barème de suspensions.

28. Par écriture du 13 juillet 2018, les recourants ont fait valoir que ces documents avaient été rédigés pour se conformer aux dispositions légales et réglementaires. Ils visaient à garantir le respect de la législation par les chauffeurs abonnés et, partant, la qualité du service proposé par la recourante. Cependant, l'application stricte de tout règlement interne était illusoire en raison du grand nombre de taxis et de l'impossibilité pour les centrales d'exercer un réel contrôle sur leur activité nonosbstant la législation. Le barème de suspension n'avait jamais été véritablement appliqué. Seules quelques suspensions avaient été prononcées dans un passé lointain, dans quelques cas spécifiques. Ces documents ne reflétaient pas la réalité des relations contractuelles existantes entre la recourante et ses chauffeurs abonnés.

    Quoi qu'il en soit, le barème de suspensions et le règlement avaient été supprimés lors de l'introduction du nouveau contrat d'abonnement. Et même à supposer que le barème des suspensions soit encore d'actualité, le droit de résilier ou de suspendre un abonnement appartenait contractuellement à tout prestataire de service, tel qu'un opérateur téléphonique ou l'hébergeur d'un site internet. Par ailleurs, dans

l'hypothèse où une suspension de l'abonnement serait prononcée par la recourante, les chauffeurs abonnés ne se trouveraient pas dans la situation d'un employé s'étant vu signifier la fin de son contrat de travail. Au contraire, ils ne seraient nullement empêchés d'exercer leur activité. La suspension ou la résiliation de l'abonnement n'était en aucun cas l'expression d'un rapport social de dépendance.

Par ailleurs, aucune disposition du règlement n'apparaissait fonder le moindre rapport social de dépendance. S'agissant du barème de sanctions, la majorité des situations décrites n'avaient jamais fait l'objet du moindre contrôle. Quelques sanctions avaient été prises à l'encontre de chauffeurs abonnés qui violaient les anciennes dispositions légales, étant rappelé que les centrales devaient à l'époque veiller à la bonne application de la loi par leurs chauffeurs abonnés. La réalité concrète était que le contrat liant les chauffeurs abonnés à la recourante se distinguait peu d'un contrat d'abonnement téléphonique ou d'hébergement de site internet. Il était donc impropre à fonder le moindre rapport social de dépendance ou à nier le risque économique de l'entrepreneur.

Enfin, les recourants ont indiqué que la Cour des assurances sociales du canton de Vaud avait prononcé, le 14 juin 2018, un arrêt dans le même domaine. Elle avait considéré que les chauffeurs de taxis affiliés à la centrale de taxis vaudoise TAXI SERVICES Sàrl étaient des indépendants au regard des assurances sociales (AA 7/17 – 71/2018).

29. Le 14 août 2018, l'intimée a rappelé que le présent litige portait sur la situation des deux chauffeurs de taxis en tant qu'abonnés à la recourante, en relation avec la rémunération issue des courses qu'elle proposait, et ce au moment des décisions litigieuses des 28 septembre et 23 novembre 2016. Aussi, le litige devait être examiné sous l'angle du contrat d'abonnement existant à ce moment-là et peu importait que ce contrat, le règlement ou le barème de suspensions aient été, par la suite, modifiés, supprimés ou qu'ils n'aient jamais été "véritablement appliqués".

Par ailleurs, l'intimée peinait à comprendre le parallèle qu'entendaient faire les recourants avec les contrats de téléphonie ou d'hébergement de site internet. Elle a rappelé qu'il existait un statut mixte, soit un statut de dépendant pour la seule part de l'activité provenant des courses obtenues par la centrale et un statut d'indépendant pour les cas où les chauffeurs étaient contactés directement par leurs propres clients, respectivement prenaient en charge des clients sur des emplacements désignés ou lorsqu'ils étaient hélés dans la rue, sans que la course ne leur ait été attribuée par la centrale.

30. Sur ce, la chambre de céans a gardé la cause à juger.

EN DROIT

1. Conformément à l'art. 134 al. 1 let. a ch. 5 de la loi sur l'organisation judiciaire, du 26 septembre 2010 (LOJ - E 2 05) en vigueur dès le 1er janvier 2011, la chambre des assurances sociales de la Cour de justice connaît en instance unique des

contestations prévues à l'art. 56 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000 (LPGA - RS 830.1) relatives à la loi fédérale sur l'assurance-accidents, du 20 mars 1981 (LAA - RS 832.20).

Sa compétence pour juger du cas d'espèce est ainsi établie.

2. Les décisions litigieuses, datées du 10 avril 2017, ont été notifiées pendant la suspension des délais du 9 au 23 avril 2017, soit du 7ème jour avant Pâques au 7ème jour après Pâques inclusivement. Postés le 23 mai 2017, les deux recours, qui satisfont aux exigences de forme et de contenu, ont été interjetés en temps utile (art. 38 al. 4 let. a et 60ss LPGA).

   Les recours sont donc recevables.

3. Au vu des deux décisions identiques quant à leur motivation, il convient de statuer par un seul arrêt sur les deux recours.

4. Le litige porte sur la question de savoir si c'est à bon droit que l'intimée a refusé de reconnaître à M. KARA la qualité d'indépendant pour l'activité de chauffeur de taxi déployée en relation avec la recourante du 1er août au 31 octobre 2016 et à M. ENTRADI pour la même activité effectuée à compter du mois de novembre 2016.

5. a. En vertu de l'art. 66 al. 1 let. g LAA, sont assurés à titre obligatoire auprès de la CNA, les travailleurs des entreprises de communications et de transports et entreprises qui sont en relation directe avec l'industrie des transports.

   Dans le cas des travailleurs des entreprises de transports, il appartient donc à la CNA de déterminer si ces derniers ont un statut de dépendant ou d'indépendant au sens du droit des assurances sociales (Centre d'information AVS/AI en collaboration avec l'OFAS, Mémento 2.09, Statut des indépendants dans les assurances sociales, état au 1er janvier 2016, p. 2).

6. Selon la jurisprudence, une autorité ne peut rendre une décision de constatation (art. 49 al. 2 LPGA) que lorsque la constatation immédiate de l'existence ou de l'inexistence d'un rapport de droit est commandée par un intérêt digne de protection, à savoir un intérêt actuel de droit ou de fait, auquel ne s'opposent pas de notables intérêts publics ou privés, et à condition que cet intérêt digne de protection ne puisse pas être préservé au moyen d'une décision formatrice. L'exigence d'un intérêt digne de protection vaut également lorsque l'autorité rend une décision de constatation non pas sur requête d'un administré mais d'office (ATF 130 V 388 consid. 2.4; arrêt du Tribunal fédéral des assurances I 92/07 du 21 février 2008 consid. 2.1).

   La jurisprudence considère que le statut des assurés en matière de cotisations AVS peut, à lui seul, donner lieu à une décision de constatation lorsqu'un intérêt majeur exige l'examen préalable de cette question. Il en va ainsi dans certains cas complexes, dans lesquels l'on ne peut raisonnablement pas exiger que des décomptes de cotisations paritaires compliqués soient effectués avant que

l'existence d'une activité lucrative dépendante et l'obligation de cotiser de l'employeur visé aient été établies. Une telle situation peut se présenter notamment lorsque de nombreux assurés sont touchés par la décision notifiée à leur employeur commun, relative à leur situation de personnes salariées, tout particulièrement si le nombre de ces assurés est si élevé que l'administration ou le juge est dispensé de les appeler à intervenir dans la procédure en qualité d'intéressés (ATF 129 V 289 consid. 2.2; ATF 112 V 81 consid. 2a).

b. En l'occurrence, la chambre de céans est d'avis que l'intimée était en droit de rendre les deux décisions en constatation. En effet, non seulement la question du statut des chauffeurs de taxis - dans leur relation avec la centrale – n'a pas encore été tranchée par cette juridiction, mais de surcroît, elle concerne un grand nombre de personnes à Genève, de sorte qu'il convient d'établir préalablement l'existence d'une obligation de cotiser de l'employeur avant d'exiger que des décisions portant sur les cotisations paritaires ne soient rendues.

Il convient dès lors d'examiner le litige au fond.

7. Selon l'art. 1a al. 1 let. a LAA (art. 1a al. 1 aLAA en vigueur jusqu'au 31 décembre 2016), les travailleurs occupés en Suisse sont assurés à titre obligatoire contre le risque d'accident. Est réputé travailleur au sens de cette disposition quiconque exerce une activité lucrative dépendante au sens de la législation sur l'AVS [art. 1 de l'ordonnance sur l'assurance-accidents du 20 décembre 1982 (OLAA - RS 832.202)].

Chez une personne qui exerce une activité lucrative, l'obligation de payer des cotisations dépend, notamment, de la qualification du revenu touché dans un certain laps de temps; il faut se demander si cette rétribution est due pour une activité indépendante ou pour une activité salariée [cf. art. 5 et 9 de la loi fédérale sur l'assurance-vieillesse et survivants du 20 décembre 1946 (LAVS - RS 831.10), art. 6 ss du règlement sur l'assurance-vieillesse et survivants du 31 octobre 1947 (RAVS - RS 831.101)].

Selon l'art. 5 al. 2 LAVS, on considère comme salaire déterminant toute rétribution pour un travail dépendant effectué dans un temps déterminé ou indéterminé. Sont en principe soumis à cotisations tous les revenus liés à des rapports de travail ou de service qui n'auraient pas été perçus sans ces rapports. Inversement, l'obligation de payer des cotisations ne concerne en principe que les revenus qui ont été effectivement perçus par le travailleur (ATF 138 V 463 consid. 6.1 et les références).

Le revenu provenant d'une activité indépendante comprend tout revenu du travail autre que la rémunération pour un travail accompli dans une situation dépendante (art. 9 al. 1 LAVS et 12 al. 1 LPGA).

Une personne exerçant une activité lucrative indépendante peut simultanément avoir la qualité de salarié si elle reçoit un salaire correspondant (art. 12 al. 2 LPGA).

8. a. Selon la jurisprudence, le point de savoir si l'on a affaire, dans un cas donné, à une activité indépendante ou salariée ne doit pas être tranché d'après la nature juridique du rapport contractuel entre les partenaires. Ce qui est déterminant, bien plutôt, ce sont les circonstances économiques (ATF 140 V 241 consid. 4.2 et les références). Les rapports de droit civil peuvent certes fournir, éventuellement, quelques indices, mais ils ne sont pas déterminants. D'une manière générale, est réputé salarié celui qui dépend d'un employeur quant à l'organisation du travail et du point de vue de l'économie de l'entreprise, et ne supporte pas le risque encouru par l'entrepreneur (ATF 123 V 161 consid. 1 ; arrêt du Tribunal fédéral 9C_796/2014 du 27 avril 2015 consid. 3.2). Ces principes ne conduisent cependant pas, à eux seuls, à des solutions uniformes, applicables schématiquement. Les manifestations de la vie économique revêtent en effet des formes si diverses qu'il faut décider dans chaque cas particulier si l'on est en présence d'une activité dépendante ou d'une activité indépendante en considérant toutes les circonstances de ce cas. Souvent, on trouvera des caractéristiques appartenant à ces deux genres d'activité ; pour trancher la question, on se demandera quels éléments sont prédominants dans le cas considéré (ATF 140 V 108 consid. 6 ; ATF 123 V 161 consid. 1).

b. La notion de dépendance englobe les rapports créés par un contrat de travail, mais elle les déborde. Les principaux éléments qui permettent de déterminer le lien de dépendance quant à l'organisation du travail et du point de vue de l'économie de l'entreprise sont le droit de l'employeur de donner des instructions, le rapport de subordination du travailleur à l'égard de celui-ci et l'obligation du travailleur d'exécuter personnellement la tâche qui lui est confiée. Un autre élément permettant de qualifier la rétribution compte tenu du lien de dépendance de celui qui la perçoit est le fait qu'il s'agit d'une collaboration régulière, autrement dit que l'employé est régulièrement tenu de fournir ses prestations au même employeur (ATF 110 V 72 consid. 4b). En outre, la possibilité pour le travailleur d'organiser son horaire de travail ne signifie pas nécessairement qu'il s'agit d'une activité indépendante (arrêt du Tribunal fédéral 9C_213/2016 du 17 octobre 2016 consid. 3.3).

c. On est généralement en présence d'une activité lucrative indépendante lorsque la personne tenue de cotiser participe, par l'engagement de sa force de travail et de son capital, aux échanges économiques en s'organisant elle-même et de manière visible pour le public, en vue de fournir des prestations de service ou de créer des produits qui sont acquis ou utilisés au moyen de contre-prestations financières ou pécuniaires (ATF 125 V 383 consid. 2a). Le risque économique d'entrepreneur peut être défini comme étant celui que court la personne qui doit compter, en raison d'évaluations ou de comportements professionnels inadéquats, avec des pertes de la substance économique de l'entreprise. Constituent notamment des indices révélant l'existence d'un tel risque le fait que la personne concernée opère des investissements importants, subit les pertes, supporte le risque d'encaissement et de

ducroire, assume les frais généraux, agit en son propre nom et pour son propre compte, se procure lui-même les mandats, occupe du personnel et utilise ses propres locaux commerciaux. Le risque économique de l'entrepreneur n'est cependant pas à lui seul déterminant pour juger du caractère dépendant ou indépendant d'une activité. C'est en principe l'ensemble des circonstances du cas concret qui permet de déterminer si on est en présence d'une activité dépendante ou indépendante, en particulier la nature et l'étendue de la dépendance économique et organisationnelle à l'égard du mandant ou de l'employeur. Cet aspect peut singulièrement parler en faveur d'une activité dépendante dans les situations dans lesquelles l'activité en question n'exige pas, de par sa nature, des investissements importants ou de faire appel à du personnel. En pareilles circonstances, il convient d'accorder moins d'importance au critère du risque économique de l'entrepreneur et davantage à celui de l'indépendance économique et organisationnelle (arrêt du Tribunal fédéral 9C_213/2016 du 17 octobre 2016 consid. 3.4 et les références citées, arrêt du Tribunal fédéral 9C_460/2015 du 18 novembre 2015 consid. 3.4).

S'agissant du risque économique, il ne suffit pas, pour reconnaître à une activité un caractère indépendant, que la personne concernée coure le risque de voir son revenu dépendre du succès de ses affaires. Le fait que la personne ne bénéficie d'aucun revenu (formellement garanti) ne constitue donc qu'un simple indice en faveur d'une activité indépendante (arrêt du Tribunal fédéral 9C_460/2015 du 18 novembre 2015 consid. 5.2.1).

d. Une personne assurée peut exercer plusieurs activités lucratives en parallèle et être assujettie simultanément comme salariée et comme indépendante. Lorsque cela est le cas, il y a lieu de se demander pour chacun des revenus réalisés si celui-ci provient d'une activité salariée ou indépendante (ATF 122 V 169 consid. 3b ; ATF 104 V 126 consid. 3b).

e. Il convient d'emblée de garder à l'esprit que le Tribunal fédéral a déjà eu l'occasion de se prononcer à nombreuses reprises sur la question de savoir si les chauffeurs ayant leur propre véhicule sont des personnes exerçant une activité dépendante ou indépendante. Il a ainsi considéré que la réponse à cette question peut dépendre de simples nuances apportées à la réglementation du travail ; et l'on comprend dès lors pourquoi de tels chauffeurs se voient, suivant les cantons et les communes, traités différemment sur le plan de l'AVS (RCC 1971 p. 27ss).

Ce principe a d'ailleurs été rappelé dans une contribution récente du Professeur Andreas AUER examinant la situation des taxis genevois, et comparant notamment la situation de ce canton avec la réglementation en vigueur dans d'autres villes et cantons suisses, sur laquelle on reviendra ultérieurement, dans la mesure utile, pour le détail (Andreas AUER, Taxis genevois : un état des lieux comparatif, constitutionnel et prospectif in Jusletter 15 septembre 2014 www.jusletter.ch)

f. Dans un arrêt récent, notre Haute Cour a retenu un statut de dépendant s'agissant de chauffeurs de taxis qui avaient conclu un contrat d'affiliation avec une centrale

radio. Les chauffeurs, détenteurs de leur véhicule, devaient participer à des cours de formation, utiliser le logo de la centrale sur leur voiture et se conformer au règlement de cette dernière s'agissant de leur comportement envers les clients et de leur présentation. Ils avaient l'interdiction de se connecter à d'autres centrales radio, mais étaient libres de refuser les courses provenant de la centrale, laquelle prenait en charge l'encaissement des courses effectuées par carte de crédit et le risque débiteur lié à ces courses. Le Tribunal fédéral a rappelé que l'achat et l'entretien d'un véhicule à moteur adapté à l'exploitation d'un taxi ne peut pas être retenu comme étant un risque économique d'entrepreneur décisif. En l'occurrence, les chauffeurs n'avaient pas effectué d'autres investissements (locaux commerciaux, personnel ou publicité), de sorte que les détenteurs de taxis n'avaient pas de frais fixes importants à supporter en l'absence de clients, à l'exception de la contribution mensuelle à verser à la centrale. Celle-ci fournissait le personnel pour l'exploitation de la centrale radio, elle investissait dans la publicité et la recherche de nouveaux clients. Les chauffeurs n'agissaient pas en leur propre nom puisque pendant leurs missions, leur véhicule affichait le logo de l'entreprise. S'ils jouissaient d'une grande liberté s'agissant des horaires et de la durée du travail, les chauffeurs étaient cependant tenus, pendant qu'ils effectuaient une course transmise par la centrale, de respecter les règlements établis par la société (arrêt du Tribunal fédéral 8C_571/2017 du 9 novembre 2017).

f. Notre Haute Cour a également retenu le statut de dépendant s'agissant d'un chauffeur de taxi détenteur de son propre véhicule, qui travaillait avec d'autres chauffeurs sous le logo Z. Le chauffeur de taxi payait un forfait mensuel de CHF 1'500.- à A., qui agissait en tant que coordinateur de Z. et qui prenait en charge les travaux d'entretien et de réparation du véhicule. Celui-ci arborait le logo Z. ainsi que le numéro de téléphone commun. Le Tribunal fédéral a estimé que le chauffeur de taxi ne supportait pas un risque économique d'entrepreneur important puisqu'il n'avait effectué que des investissements mineurs. A l'exception du paiement d'un forfait mensuel, il n'avait pas de frais fixes majeurs en l'absence de clients. Entrait en ligne de compte également le fait qu'il était tenu à un horaire d'intervention et qu'il paraissait ainsi intégré dans l'organisation de Z. Le Tribunal fédéral a relevé par ailleurs que le fait que le chauffeur de taxi conserve l'intégralité de ses recettes (après déduction des frais de fonctionnement et le forfait mensuel) tendait certes à parler en faveur d'un travail indépendant, mais cet élément n'avait qu'une importance mineure. Au vu des relations contractuelles avec A., le fait que le chauffeur de taxi soit en droit d'accepter des mandats en dehors de ceux confiés par Z., n'était pas pertinent. Les éléments en faveur d'une activité dépendante l'emportaient (arrêt du Tribunal fédéral 8C_189/2017 du 19 juin 2017).

g. Par arrêt du 17 juin 2014, le Tribunal fédéral a également retenu le statut de dépendant s'agissant d'un chauffeur de taxi, détenteur de son véhicule et affilié à une centrale radio. Celle-ci fournissait l'infrastructure nécessaire à la transmission des commandes de courses, elle prenait soin des emplacements et prenait en charge

l'encaissement des courses par carte de crédit. Le chauffeur, qui ne pouvait pas s'affilier à une autre centrale radio opérant dans le même rayon géographique, était tenu de traiter les commandes et de se conformer aux règlements et aux instructions de la centrale concernant l'équipement, le véhicule et la publicité. Dans certaines conditions, le chauffeur de taxi pouvait être suspendu avec un préavis contractuel. Le Tribunal fédéral a indiqué que le fait que le chauffeur de taxi puisse effectuer des courses qui n'étaient pas transmises par la centrale n'était pas pertinent puisque le litige portait exclusivement sur la qualification de son activité lucrative exercée dans le cadre des rapports contractuels avec la centrale radio. Pour ce motif également, le fait qu'il dispose d'un système de carte de crédit à son nom et pour son propre compte n'était pas déterminant. L'acquisition d'un véhicule adapté à l'exploitation d'un taxi n'était pas un investissement majeur. Même si le contrat d'affiliation contenait certains éléments propres à une activité indépendante, les éléments en faveur d'un emploi salarié étaient prédominants. Le Tribunal fédéral a rappelé que le Tribunal fédéral des assurances avait déjà statué en 1970 en ce sens (RCC 1971 p. 30) et qu'il n'y avait pas de raison plausible de s'écarter de la juridiction de l'époque (arrêt du Tribunal fédéral 8C_357/2014 du 17 juin 2014).

h. On ne peut pas admettre que l'acquisition d'une voiture privée pour le transport de personnes soit un investissement de poids, tel que les indépendants doivent l'effectuer souvent pour exercer leur activité lucrative ; cela même lorsque cette voiture est nécessaire à l'accomplissement de travaux professionnels. L'utilisation privée d'une telle voiture représente, en général, un motif suffisant pour justifier son acquisition, même si l'acheteur n'a pas l'intention de s'en servir à des fins professionnelles. C'est pourquoi l'on ne peut, du moins en règle générale, attacher une importance décisive à une telle acquisition lorsque l'on veut tracer la limite entre l'activité indépendante et l'activité salariée (RCC 1983 p. 427).

i. La Cour des assurances sociales du canton de Vaud a retenu un statut d'indépendant pour les chauffeurs de taxis titulaires d'autorisations A, abonnés obligatoirement à TAXIS SERVICES Sàrl, titulaire de la concession d'exploitation de la centrale d'appel unique (monopole). Les chauffeurs, détenteurs de leur propre véhicule, n'étaient pas tenus d'afficher le logo de la centrale, décidaient seuls de leurs horaires de travail et de leurs vacances, choisissaient leur propre solution pour les paiements par carte de crédit et pouvaient refuser des courses proposées. La centrale qui ne pouvait refuser aucun titulaire d'une autorisation A, ni résilier les contrats la liant aux chauffeurs, ignorait tout de leurs recettes mensuelles et n'assumait aucune conséquence juridique ou économique pour des défauts de qualité dans les prestations des chauffeurs.

La juridiction vaudoise a relevé que la Sàrl intervenait comme une entreprise concessionnaire ayant pour unique but d'exploiter une centrale d'appel indispensable à la coordination des taxis et de mettre à la disposition des exploitants les équipements nécessaires à ce titre. Le contrat d'abonnement ne contenait aucune règle en matière organisationnelle à laquelle les chauffeurs devaient se soumettre

dans le cadre de leur activité professionnelle. Ils n'étaient pas soumis à un régime de devoirs et d'obligations à l'égard de la Sàrl, qui n'était pas habilitée à les sanctionner. Celle-ci n'était pas autorisée à poursuivre un but lucratif; elle ne pouvait exploiter une entreprise de taxis, ni embaucher des chauffeurs. Le chiffre d'affaires des courses et le risque débiteur étaient assumés par les chauffeurs et le contrat ne contenait aucune garantie quant au nombre de courses transmises. Après analyse du contexte réglementaire, il apparaissait que la Sàrl ne disposait d'aucune compétence pour imposer aux chauffeurs des obligations, notamment des heures de présence ou l'affichage de son logo (arrêt de la Cour des assurances sociales du canton de Vaud AA 7/17 – 71/2018 du 14 juin 2018).

9. Selon les directives éditées par l'OFAS, constituent notamment des indices révélant l'existence d'un risque économique d'entrepreneur le fait que l'assuré opère des investissements importants, encourt des pertes, supporte le risque d'encaissement et de ducroire, supporte les frais généraux, agit en son propre nom et pour son propre compte, se procure lui-même des mandats, occupe du personnel et utilise ses propres locaux commerciaux. Le rapport social de dépendance économique, respectivement dans l'organisation du travail du salarié, se manifeste notamment par l'existence d'un droit de donner des instructions au salarié, d'un rapport de subordination, de l'obligation de remplir la tâche personnellement, d'une prohibition de faire concurrence et d'un devoir de présence [Directives sur le salaire déterminant dans l'AVS, AI et APG (DSD) n° 1014 et 1015]. Si le risque économique se limite à la dépendance à l'égard d'une activité donnée, le risque d'entrepreneur réside, en conséquence, dans le fait qu'en cas de révocation des mandats, la personne se retrouve dans une situation semblable à celle d'un salarié qui perd son emploi ce qui représente une caractéristique typique d'une activité lucrative salariée (DSD n° 1018).

Lors de l'appréciation de l'ensemble des circonstances du cas, ne sont pas décisifs : la nature juridique du rapport établi entre les parties, les conventions ou accords portant sur la situation juridique des parties (salariée ou indépendante), le fait que l'assuré exerce son activité à titre de profession principale ou accessoire (certaines rétributions peuvent ainsi faire partie du salaire déterminant même si elles sont attribuées à une personne dont la profession principale consiste en l'exercice d'une activité indépendante), que l'assuré soit affilié à une caisse de compensation en qualité de travailleur indépendant (la rétribution peut néanmoins faire partie du salaire déterminant), le fait que l'assuré travaille simultanément pour plusieurs employeurs (il n'en devient pas pour autant un assuré ayant une activité indépendante) et la qualification attribuée par l'autorité fiscale. Il est par ailleurs précisé que la notion de salaire déterminant se définit exclusivement d'après le droit de l'AVS, il s'agit d'une notion propre à ce domaine du droit. Des rétributions découlant d'un mandat, d'un contrat d'agence, d'un contrat d'entreprise ou d'un autre contrat peuvent aussi appartenir au salaire déterminant (DSD n° 1021 à 1030).

S'agissant des chauffeurs de taxi, les directives soulignent qu'ils sont généralement réputés exercer une activité salariée ; tel est aussi le cas lorsqu'ils conduisent leur propre véhicule mais sont rattachés à une entreprise de taxis (centrale radio). Ils sont considérés comme exerçant une activité indépendante lorsqu'ils supportent un risque économique d'entrepreneur et ne dépendent pas particulièrement du mandant du point de vue de l'organisation du travail (DSD n° 4120 et 4122).

Les notions d'activité lucrative dépendante et indépendante propres au droit de l'AVS s'appliquent également à l'assurance-chômage obligatoire, à la prévoyance professionnelle et à l'assurance-accidents obligatoire (DSD n° 1032).

10. Le juge des assurances sociales fonde sa décision, sauf dispositions contraires de la loi, sur les faits qui, faute d'être établis de manière irréfutable, apparaissent comme les plus vraisemblables, c'est-à-dire qui présentent un degré de vraisemblance prépondérante. Il ne suffit donc pas qu'un fait puisse être considéré seulement comme une hypothèse possible ; la vraisemblance prépondérante suppose que, d'un point de vue objectif, des motifs importants plaident pour l'exactitude d'une allégation, sans que d'autres possibilités ne revêtent une importance significative ou n'entrent raisonnablement en considération (ATF 139 V 176 consid. 5.3 et les références). Parmi tous les éléments de fait allégués ou envisageables, le juge doit, le cas échéant, retenir ceux qui lui paraissent les plus probables (ATF 126 V 360 consid. 5b ; ATF 125 V 195 consid. 2 et les références ; cf. ATF 130 III 324 consid. 3.2 et 3.3). Aussi n'existe-t-il pas, en droit des assurances sociales, un principe selon lequel l'administration ou le juge devrait statuer, dans le doute, en faveur de l'assuré (ATF 126 V 322 consid. 5a).

11. En l'occurrence, l'intimée a retenu que l'activité lucrative déployée par MM. KARA et ENTRADI en relation avec la centrale devait être qualifiée de dépendante, ce que les recourants contestent.

12. Il y a lieu tout d'abord d'examiner les principes qui régissaient le service des taxis dans le canton de Genève lors du dépôt de la demande d'affiliation des deux recourants (en 2016) et jusqu'à la date déterminante de la notification des décisions litigieuses (le 10 avril 2017). Le transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles était alors soumis à la loi sur les taxis et les limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) du 21 janvier 2005 (aLTaxis – H 1 30) et à son règlement d'exécution du 4 mai 2005 (aRTaxis - H 1 30.01), en vigueur jusqu'au 30 juin 2017. Il convient de préciser qu'il n'y a pas lieu, en l'occurrence, d'examiner la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) entrée en vigueur le 1er juillet 2017, ni le nouveau contrat d'abonnement établi par la recourante sur la base de cette nouvelle loi, dès lors que le juge des assurances sociales apprécie la légalité des décisions attaquées, en règle générale, d'après l'état de fait existant au moment où la décision litigieuse a été rendue. Les faits survenus postérieurement, et qui ont modifié cette situation, doivent normalement faire l'objet d'une nouvelle décision administrative (ATF 121 V 366 consid. 1b et les références).

Ce contexte doit être abordé en ayant toujours à l'esprit les principes dégagés par la jurisprudence, selon lesquels, lorsqu'il s'agit de déterminer si le statut AVS d'un chauffeur de taxi doit être qualifié de dépendant ou d'indépendant, il convient de prendre en compte l'ensemble des circonstances du cas concret, y compris les spécificités locales consacrées notamment par la législation cantonale (voire communale dans certains cantons, - Genève n'étant pas concerné par cette problématique). Comme le rappelait le Prof. AUER, en matière de taxi, Genève est un cas un peu particulier. Cela tient d'une part à un ensemble de facteurs objectifs (population de 500'000 personnes environ, dont 200'000 en ville, importante communauté internationale, nombreuses organisations internationales non-gouvernementales, banques et autres entreprises de services attirant beaucoup de visiteurs à la fois de l'étranger et de Suisse, aéroport international de grande envergure, quatre cinquièmes de la surface du canton entourée par la France ; AUER, op. cit., p. 5).

Mais c'est aussi dans un contexte historique bien mouvementé du monde des taxis à Genève que le législateur cantonal s'est essayé à de nombreuses reprises de réguler ce secteur économique, ce que rappelait encore le Conseil d'État dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi sur les services de taxi et de limousines du 16 mars 2004, et notamment s'agissant de conférer un véritable statut au chauffeur de taxi employé, le distinguant du chauffeur de taxi indépendant (MGC 2003-2004/VII A 3193-3194).

Comme l'illustre notamment l'arrêt récent rendu par la Cour des assurances sociales du canton de Vaud, il ressort de la jurisprudence et des directives précitées que les principes n'excluent pas, qu'en prenant en compte l'ensemble des circonstances du cas concret, on puisse reconnaître à des chauffeurs de taxis le statut d'indépendants au sens du droit des assurances sociales.

13. La législation cantonale genevoise en vigueur jusqu'au 30 juin 2017 fixait un statut distinct entre les diverses catégories de chauffeurs ou entreprises de la branche : selon l'art. 9 aLTaxis l'exploitation d'un service de transport de personnes est subordonnée à la délivrance préalable de l'une des autorisations suivantes : a) autorisation d'exploiter un taxi de service privé en qualité d'indépendant; b) autorisation d'exploiter un taxi de service public en qualité d'indépendant; c) autorisation d'exploiter une entreprise de taxis de service public; d) autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis; e) autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant; f) autorisation d'exploiter une entreprise de limousines. Elle fixait également le statut particulier de chauffeur de taxi employé (art. 40 aLTaxis).

14. Cette loi prescrivait notamment les conditions concernant l'obtention par une personne physique de l'autorisation d'exploiter un taxi de service public en qualité d'indépendant. Elle devait notamment être au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi, justifier de son affiliation à une caisse de compensation, disposer d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle

pouvait être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle était affiliée et être propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule. L'exploitant devait conduire personnellement et de manière effective son véhicule et pouvait le mettre à disposition d'autres chauffeurs en qualité d'employés pour des périodes horaires durant lesquelles il n'exerçait pas lui-même sa profession (art. 11 al. 1 let. a, c, d et e et al. 3 aLTaxis). Les exploitants indépendants pouvaient employer des chauffeurs pour autant qu'ils justifient exercer de manière effective et personnelle la conduite de leur véhicule et devaient solliciter une autorisation auprès du département (art. 37 aLTaxis).

15. Par ailleurs, la loi cantonale différenciait notamment les entreprises de taxis de service public, des centrales d'ordres de courses de taxis (art. 12 et 13 aLTaxis).

L'entreprise de taxis comprenait deux ou plusieurs véhicules et un ou plusieurs employés ou chauffeurs indépendants et était propriétaire ou preneur de leasing de tous les véhicules servant à son activité (art. 12 al. 1 let. f aLTaxis).

La centrale d'ordres de courses devait justifier de l'affiliation dans le délai d'un an à compter de la délivrance de l'autorisation d'un nombre minimal de taxis, fixé par le Conseil d'Etat et disposer de l'infrastructure suffisante et des moyens techniques adéquats pour gérer le trafic des taxis qui lui étaient affiliés, ainsi que pour recevoir et leur transmettre des ordres de courses. Elle devait notamment garantir un service 24 heures sur 24 tous les jours de l'année et s'assurer qu'un nombre suffisant de véhicules était à disposition du public durant la nuit, les samedi et les jours fériés (art. 13 al. 1 let. g et h aLTaxis).

Une même personne pouvait cumuler l'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis et l'autorisation d'exploiter un taxi de service public ou de service privé ou une entreprise de taxis de service public (art. 9 al. 2 let. c aLTaxis).

Selon l'exposé des motifs de l'aLTaxis, dans un souci de protection à l'égard des chauffeurs de taxis salariés (MGC 2003-2004/VII A 3193-3194), un statut de chauffeur de taxi employé ne conduisant pas son propre véhicule a été prévu (art. 40 aLTaxis). Selon les al. 1 et 2 de cet article, l'employeur – à savoir le titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service public ou une entreprise de taxis de service public - devait prouver l'existence de réels rapports de subordination (a), qu'il exerçait un contrôle sur la recette journalière du chauffeur (b), qu'il supportait seul tous les coûts liés à l'activité professionnelle (c), qu'il supportait principalement le risque économique de l'activité, ce qui était présumé si le salaire perçu par le chauffeur employé constituait un pourcentage déterminé à l'avance du montant de la recette (d) et que les cotisations sociales étaient supportées et payées conformément aux lois en vigueur (e). Si l'exploitant n'apportait pas la preuve qu'il satisfaisait à ces conditions ou qu'il respectait la convention collective de travail, les chauffeurs de taxis étaient présumés exercer leur activité comme indépendants (al. 5).

16. En l'occurrence, il n'est pas contesté que MM. KARA et ENTRADI étaient au bénéfice d'une autorisation d'exploiter un taxi de service public en qualité d'indépendant au sens de l'art. 11 aLTaxis et que la recourante était une centrale d'ordres de courses de taxis au sens de l'art. 13 aLTaxis.

    Or, il résulte clairement de la teneur des dispositions précitées que les centrales d'ordres de courses de taxis ne pouvaient pas avoir, à son service, des chauffeurs de taxis salariés. En effet, conformément à l'art. 40 al. 1 aLTaxis, seul le titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service public ou une entreprise de taxis de service public était autorisé à employer des travailleurs salariés pour la conduite des véhicules dont il était détenteur. En l'espèce, la recourante n'était ni titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service public, ni une entreprise de taxis de service public. Qui plus est, elle n'était pas la détentrice des véhicules conduits par les deux chauffeurs recourants.

    Par conséquent, la recourante n'était pas autorisée, de par la loi cantonale genevoise, à engager des chauffeurs de taxis (art. 40 al.1 aLTaxis a contrario).

17. De surcroît, pour que le statut légal cantonal de chauffeur de taxi employé soit reconnu, l'employeur devait prouver, documents à l'appui, que cinq critères étaient remplis, tels que le fait qu'il supportait seul tous les coûts liés à l'activité professionnelle et qu'il avait un contrôle sur la recette journalière du chauffeur. A défaut, les chauffeurs de taxis concernés étaient présumés exercer leur activité comme indépendants (cf. art. 40 al. 5 aLTaxis). En l'occurrence, il n'est pas contesté que la recourante n'avait aucune connaissance des montants encaissés par les deux chauffeurs recourants et que ces derniers assumaient seuls les charges mensuelles en lien avec leur activité (achat du véhicule, frais d'essence, d'entretien, d'assurances, etc.).

    Par conséquent, au regard de la législation cantonale en vigueur au moment des faits pertinents, il y a lieu de retenir que dans le cadre de leur activité effectuée par l'intermédiaire de la recourante, les deux chauffeurs recourants exerçaient une activité indépendante. Il s'agit d'un élément que la Chambre de céans doit prendre en considération dans le cadre de l'examen du statut des deux chauffeurs recourants puisque, s'agissant de la profession de chauffeur de taxis, il y a lieu, selon le Tribunal fédéral, de tenir compte des particularités cantonales, voire communales (RCC 1971 p. 27 ss).

18. Il convient ensuite d'analyser, conformément à la jurisprudence fédérale, l'ensemble des circonstances du cas concret pour évaluer quels sont les éléments prédominants et déterminer si la rémunération perçue par les deux chauffeurs de taxis grâce aux courses transmises par la recourante résultait de l'exercice d'une activité dépendante ou indépendante.

19. Les relations entre la recourante et les deux recourants étaient régies par le CA, le règlement de la recourante, le contrat de mise à disposition d'un terminal, la charte de qualité et d'accueil et le barème des suspensions.

Le CA prévoyait notamment des articles concernant son respect et celui du règlement (art. 2), les prestations fournies par la recourante (art. 4), la responsabilité de la recourante (art. 5), les droits et les obligations de l'abonné (art. 6 et 7), la cotisation et les taxes (art. 8), les modalités de paiement des taxes (art. 9), l'équipement embarqué (art. 10), l'affiliation, la durée, la fin et la résiliation du CA (art. 11).

Le règlement portait quant à lui notamment sur l'utilisation des stations de taxis (art. 2), l'utilisation des installations informatiques embarquées (art. 3), l'ordre de course non exécuté (art. 4), les fausses courses (art. 5), le maraudage (art. 6), les objets trouvés et perdus (art. 7), l'utilisation de la radiotéléphonie (art. 8) et les sanctions (art. 9). Le contrat de mise à disposition d'un terminal fixait notamment les obligations des chauffeurs concernant l'utilisation de l'appareil de carte de crédit (art. 3).

La charte de qualité et d'accueil avait pour but d'améliorer la qualité des prestations fournies par la centrale et portait sur plus d'une quinzaine d'instructions relatives notamment au comportement des chauffeurs abonnés. Quant au barème des suspensions, il s'appliquait en cas de mauvais service à la clientèle, d'inobservation de la charte de qualité et d'accueil et du règlement de la société ou de manipulation volontairement incorrect du terminal FMS.

20. L'intimée fait valoir que les chauffeurs abonnés à la centrale exerçaient une activité dépendante au motif notamment qu'ils n'avaient pas opéré des investissements importants, n'occupaient pas de personnel et ne louaient pas leurs propres locaux commerciaux.

S'agissant du risque économique de l'entrepreneur, la Chambre de céans constate que les deux chauffeurs recourants n'ont effectivement pas eu à louer des locaux ou à engager du personnel, pour pouvoir développer leur activité. Toutefois, il convient de relever qu'ils ont dû supporter des frais et engager des investissements, tels que notamment l'achat d'un véhicule d'un certain standing (nécessaire pour assurer un service public de qualité), l'entretien et la réparation de leur véhicule (à la différence de l'arrêt du Tribunal fédéral 8C_189/2017 du 19 juin 2017), l'essence, les frais d'installation initiale et de réparation subséquente de l'équipement (art. 10 ch. 3 et 9 CA), les dommages provenant d'un mauvais fonctionnement dudit équipement (art. 5 ch. 1 CA), les risques liés à l'encaissement et au ducroire, la contribution mensuelle en faveur de la centrale qui était due qu'ils utilisent ou non les services de la recourante (art. 8 ch. 5 CA), auxquels s'ajoutaient le paiement de la taxe unique de CHF 40'000.- pour l'obtention du permis de service public, les divers émoluments, le paiement de la TVA, ainsi que les frais fixes et récurrents inhérents aux assurances privées qu'ils devaient souscrire, notamment en matière de perte de gain, d'assurance-accidents, de responsabilité civile, voire de prévoyance professionnelle (facultative LPP ou prévoyance libre).

Si le cumul de ces frais et investissements peut certes paraître négligeable pour une grande entreprise, il n'en demeure pas moins que pour une personne seule, et compte tenu en particulier du marché genevois, il s'agit de montants pour le moins conséquents qu'un chauffeur de taxi indépendant doit pouvoir assumer. Partant, en l'absence de clients, les deux chauffeurs recourants supportaient un risque d'entrepreneur non négligeable.

Dans l'appréciation de l'ensemble des circonstances particulières du cas, le critère du risque économique doit donc être relativisé, mais de façon différenciée en fonction de la taille de l'entreprise.

Au sujet de la taxe unique de CHF 40'000.-, il y a lieu d'observer que contrairement à ce que soutient l'intimée (duplique du 13 octobre 2017 p. 2), cette taxe ne se rapporte pas au droit d'utilisation accrue du domaine public, mais au contraire, selon l'art. 21 al. 4 aLTaxis, le permis de service public est délivré contre paiement d'une taxe unique affectée à un fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis. Concrètement, ce fonds était destiné dans un premier temps à inciter les titulaires d'autorisation notamment proches de la retraite à cesser leur activité, pour permettre la rotation des permis de service public; le montant compensatoire qu'ils recevaient au dépôt de leur permis de stationnement avait pour but d'améliorer leur prévoyance vieillesse. Certes si cette somme est restituée aux chauffeurs au moment où il cesse leur activité, lors de la restitution des plaques, il n'en demeure pas moins qu'il s'git là d'un investissement obligatoire de celui qui veut se lancer dans une activité de chauffeur indépendant, et doit être financée; il s'agit donc d'un investissement d'une importance non négligeable pour une personne seule, venant s'ajouter aux autres frais et investissements nécessaires.

21. Sur le plan économique, l'intimée a retenu que les éléments pour une activité dépendante étaient prédominants.

Il convient déjà de relever que les chauffeurs recourants ne percevaient de la part de la centrale aucune rémunération convenue et qu'en cas notamment de maladie, d'accident, de vacances, d'obligations militaires, ils n'étaient pas rémunérés (art. 8 ch. 5 CA), à l'inverse de ce qui est usuel dans le cadre d'un contrat de travail (arrêt du Tribunal fédéral 9C_364/2013 du 23 septembre 2013 consid. 4.1). En effet, le fait que les deux chauffeurs recourants ne bénéficiaient d'aucun revenu formellement garanti est un des éléments typiques du statut d'indépendant, lié au risque financier de l'entrepreneur. Qui plus est, dans la mesure où le CA ne contenait ni garantie quant au nombre minimal de courses transmises mensuellement aux chauffeurs recourants (à l'instar de l'arrêt de la Cour des assurances sociales du canton de Vaud AA/7/17 – 71/2018 du 14 juin 2018), ni salaire convenu, ces derniers ne pouvaient pas, contrairement aux droits des employés découlant du code des obligations, mettre en demeure la recourante [cf. art. 324 de la loi fédérale du 30 mars 1911, complétant le Code civil suisse (CO, Code des obligations - RS 220)]. De surcroît, même si en raison du paiement

de la taxe mensuelle de CHF 702.60, la collaboration entre les deux chauffeurs recourants et la centrale tendait à être régulière, elle n'était cependant pas exclusive et on ne saurait voir un lien de dépendance économique dans le fait que près de 50% des revenus des chauffeurs abonnés à la recourante provenaient des courses transmises par cette dernière. Celle-ci ne constituait en effet qu'une source de revenu parmi d'autres puisqu'il n'est pas contesté que les chauffeurs étaient libres de véhiculer leur propre clientèle ainsi que de prendre en charge des clients directement à une station ou lorsqu'ils circulaient à vide. Enfin, et surtout, l''instruction mise en œuvre par la Chambre de céans a permis de confirmer que les chauffeurs abonnés à la recourante conservaient l'intégralité des recettes - sur lesquelles cette dernière n'avait aucun contrôle - qu'ils supportaient les risques d'encaissement et de ducroire (à la différence de l'arrêt du Tribunal fédéral 8C_571/2017 du 9 novembre 2017 et de l'arrêt du Tribunal fédéral 8C_357/2014 du 17 juin 2014) et qu'ils tenaient leur propre comptabilité (procès-verbal de comparution personnelle des parties du 4 décembre 2017, procès-verbal d'audition de M. BLANC et de M. FASEL du 10 avril 2018).

Les chauffeurs recourants se sont certes engagés à ne pas s'affilier à une autre centrale ou à tout autre système de diffusion de courses qui ne serait pas autorisé par la recourante à quelque titre que ce soit, ainsi qu'à ne pas travailler, même à titre accessoire, sur un taxi non enregistré auprès d'elle (art. 7 ch. 10 CA). Cela étant, on ne saurait voir dans cette clause l'indice d'un éventuel lien de dépendance économique puisqu'il est établi que les deux chauffeurs recourants demeuraient libres d'exercer leur activité de chauffeur de taxi sans passer par la centrale et partant, de se constituer leur propre clientèle, ce qui constitue un indice sérieux de l'indépendance économique existant entre les chauffeurs et la recourante. Cette clause était un rappel de l'obligation de fidélité qui s'impose à tout mandataire (cf. art. 398 CO) et n'avait pas d'autre but que de permettre à la recourante de garantir un service public efficace 24 heures sur 24 tous les jours de l'année, comme l'exigeait d'elle la législation cantonale (art. 13 al. 1 let. h aLTaxis précisé par l'art. 8 al. 4 aRTaxis – voir ci-après pour le détail).

L'ensemble de ces éléments démontre l'indépendance économique qui existait entre les deux chauffeurs recourants et la recourante. En effet, en cas de résiliation du CA par la recourante, les deux chauffeurs recourants ne se seraient pas retrouvés dans la situation de salariés qui perdent leur emploi.

22. Sur le plan organisationnel, l'intimée a retenu notamment que la recourante avait le droit de donner des instructions aux chauffeurs recourants et de leur appliquer des sanctions.

La chambre de céans constate que les documents contractuels n'exigeaient pas des chauffeurs qu'ils se tiennent à disposition de la centrale et qu'ils fournissent une prestation de travail. En effet, ils ne fixaient aucun horaire de travail, ni de nombre d'heures minimales à effectuer, de sorte que les deux chauffeurs recourants organisaient librement leur travail (à l'instar de l'arrêt de la Cour des assurances

sociales du canton de Vaud AA 7/17 -71/2018 du 14 juin 2018). Ce fait a été confirmé notamment par M. FASEL (procès-verbal d'audition du 10 avril 2018). Les deux chauffeurs recourants déterminaient par conséquent de manière indépendante l'étendue de leur activité, sans que la recourante ne leur impose un quelconque devoir de présence. Par conséquent, ils bénéficiaient d'une liberté d'organisation temporelle illimitée, à l'instar de tout indépendant.

Par ailleurs, il apparaît que la centrale a effectivement émis un certain nombre d'instructions à l'attention des chauffeurs abonnés. Ainsi, la recourante mettait à la disposition des chauffeurs abonnés un ensemble de matériel informatique et de radio transmission ainsi qu'un appareil de cartes de crédit obligatoire par plaques (art. 4 ch. 2 CA) et les deux chauffeurs recourants devaient respecter "scrupuleusement" les dispositions énoncées dans les documents contractuels, et tout particulièrement celles qui fixaient les modalités de la distribution des commandes de courses aux taxis (art. 7 ch. 8 CA). Ils devaient utiliser l'équipement embarqué conformément aux dispositions du règlement (art. 7 ch. 1 CA) et faire procéder à tous les aménagements techniques de leur taxi destinés à garantir le bon fonctionnement de la centrale ainsi qu'à assurer la distribution optimale des commandes de courses (art. 7 ch. 2 CA). Toute installation, réparation ou modification de l'équipement embarqué devait obligatoirement être effectuée par une entreprise agréée par la recourante. La réparation ou la modification de l'équipement mobile non préalablement autorisée par la recourante ou effectuée par une entreprise non agréée par celle-ci, pouvait entraîner la résiliation immédiate du CA et les autres sanctions disciplinaires étaient réservées (art. 10 ch. 5 et 6 CA). Par ailleurs, les chauffeurs devaient allumer l'équipement embarqué dès le début de leur service et le laisser impérativement en fonction jusqu'au terme de leur service journalier (art. 7 ch. 3 CA). En outre, ils étaient tenus d'exécuter chaque commande de course immédiatement, personnellement et avec ponctualité. En cas d'empêchement, ils devaient avertir le standard sans délai en précisant la raison (art. 3 ch. 2 règlement). En cas d'ordre de course non exécuté ou de tout autre incident en relation avec la course, le ou la standardiste dressait, sans autre commentaire, un rapport à l'intention de la direction, qui appliquait la sanction prévue dans le barème des suspensions (art. 4 ch. 1 règlement). Les chauffeurs ne pouvaient pas mettre simultanément en service plus d'un seul taxi susceptible de bénéficier des prestations fournies par la recourante (art. 6 ch.1 CA). Ils pouvaient exploiter seuls leur taxi ou le faire en s'assurant les services de plusieurs collaborateurs (art. 6 al. 2 CA), mais les chauffeurs devaient communiquer spontanément et sans délai à la centrale toutes les informations utiles concernant les changements relatifs à l'exploitation de leur taxi, en particulier les coordonnées des collaborateurs, les engagements et licenciements (art. 7 ch. 5 CA).

S'agissant des instructions précitées, la chambre de céans rappellera que la législation cantonale imposait à toute centrale de démontrer qu'elle disposait de l'infrastructure suffisante et des moyens techniques adéquats pour gérer le trafic des

taxis qui lui étaient affiliés, ainsi que pour recevoir et leur transmettre des ordres de course (art. 13 al. 1 let. g aLTaxis), qu'elle garantissait un service 24 heures sur 24 tous les jours de l'année et elle devait s'assurer qu'un nombre suffisant de véhicules était à disposition du public durant la nuit, les samedi et les jours fériés (art. 13 al. 1 let. h aLTaxis). A cet égard, la centrale devait fournir un dossier technique pour déterminer si elle disposait de l'infrastructure suffisante et des moyens techniques adéquats au sens de l'art. 13 al. 1 let. g aLTaxis (art. 8 al. 3 aRTaxis). Elle devait également justifier qu'elle remplissait la condition de l'art. 13 al. 1 let. h de la loi en démontrant que, par son organisation, elle garantissait au public une activité des taxis qui lui étaient affiliés durant toutes les plages horaires. Elle devait notamment prouver être en mesure d'imposer à ses affiliés, selon des critères objectifs tels que l'ancienneté, l'obligation de travailler durant certaines périodes horaires (art. 8 al. 4 aRTaxis). Enfin, la centrale devait produire le modèle de son contrat d'affiliation et ses règlements internes qui devaient recevoir l'agrément du service (art. 8 al. 5 aRTaxis).

Au vu des dispositions cantonales précitées, force est d'admettre que les instructions détaillées émises par la recourante n'avaient pas d'autre but que de lui permettre de se conformer à ses obligations légales et de démontrer qu'elle disposait des moyens nécessaires pour imposer aux chauffeurs affiliés une organisation et un fonctionnement propres à garantir un service public de qualité. Ainsi, l'obligation faite aux chauffeurs de garder l'équipement embarqué allumé pendant toute la durée de leur service était un moyen pour la recourante de s'assurer qu'elle disposait d'un nombre de véhicules suffisant durant toutes les plages horaires (cf. art. 8 al. 4 aRTaxis).

L'ensemble des directives figurant dans les documents contractuels s'inscrivaient ainsi dans le but de garantir aux clients un service pleinement satisfaisant : par exemple, les chauffeurs étaient tenus d'accepter toutes les cartes de crédit en circulation y compris les cartes magnétiques émises par la centrale, aucune surtaxe (commission) ne pouvant être rajoutée par les chauffeurs; si le terminal fourni par celle-ci était en panne, ils devaient obligatoirement contacter la société (art. 7 ch. 9 CA) et en cas de refus, des sanctions étaient appliquées (art. 3 ch. 1 du contrat de mise à disposition d'un terminal). L'indication de l'acception des cartes de crédit et la publicité TAXIPHONE devaient être visibles sur la vitre latérale arrière droite du véhicule (art. 1 ch. 3 du contrat de mise à disposition d'un terminal). Par ailleurs, les chauffeurs devaient se conformer aux instructions figurant dans le règlement concernant notamment la manière dont ils devaient utiliser les installations informatiques embarquées (art. 3 règlement) et la radiophonie (art. 8 règlement). Les appareils susceptibles de perturber les installations informatiques de la centrale étaient strictement interdits sans autorisation expresse, écrite et préalable de la centrale (art. 1 ch. 3 règlement). En outre, ils devaient déposer sans délai les objets trouvés dans leur taxi au bureau des objets trouvés ou dans n'importe quel poste de police et devaient en informer la centrale, en dehors des heures de pointe. En aucun

cas, ils ne devaient déposer les objets à la centrale, ni les conserver dans leur véhicule ou chez eux en attendant une éventuelle recherche (art. 7 règlement). Par ailleurs, les chauffeurs étaient tenus de remplir de manière claire et véridique les différents formulaires nécessaires au bon fonctionnement de la centrale et de remettre une photo-portrait pour leur dossier interne mais qui pouvait, si nécessaire, aussi figurer sur tout support que le conseil d'administration aurait décidé, ce à quoi ils avaient consenti expressément (art. 7 ch. 11 CA).

23. Par ailleurs, la loi imposant aux chauffeurs de taxis d'afficher à la vue des passagers notamment le numéro d'appel de la centrale d'ordre des courses (art. 34 al. 3 aLTaxis) et les centrales étant tenues de disposer d'un service d'appel général permettant aux clients d'obtenir après la course des prestations de recherches d'objets perdus ou d'émettre des réclamations (cf. art. 13 al. 1 let. j aLTaxis), il se justifiait que la recourante exige des chauffeurs que les véhicules en service arborent des signes distinctifs visibles de l'extérieur dont la forme et l'emplacement étaient décidés par le conseil d'administration de la recourante, celle-ci pouvant interdire tout signe dont la nature, l'emplacement ou les dimensions étaient contraires à son image (art. 7 ch. 6 CA).

En outre, le fait que les chauffeurs recourants étaient tenus d'utiliser exclusivement des quittances fournies par la centrale (art. 7 ch. 7 CA) était une directive imposée par la législation. En effet, les chauffeurs devaient remettre d'office à leur client, chaque fois qu'ils encaissaient le prix d'une course, une quittance comportant, outre le prix, le numéro d'immatriculation du véhicule, l'adresse et le numéro d'appel téléphonique de la centrale ou de l'entreprise à laquelle le véhicule appartenait (art. 34 al. 4 aLTAXIS).

S'agissant des sanctions, il résulte des pièces versées à la procédure que si les chauffeurs contrevenaient aux dispositions contractuelles, ou si leurs agissements étaient contraires au bon fonctionnement de la centrale, celle-ci avait le droit de suspendre la distribution des commandes de courses à leur taxi et les autres sanctions disciplinaires étaient réservées. En cas de récidive, la centrale pouvait résilier leur contrat, avec un préavis de trente jours, pour n'importe quelle échéance et en cas de violation particulièrement grave, la résiliation avait un effet immédiat (art. 11 ch. 3 CA). Par leur signature, les deux chauffeurs avaient déclaré par avance se soumettre au barème des suspensions et aux décisions disciplinaires qui pourraient être prises à leur égard (art. 7 ch. 8 CA). En outre, en cas d'infractions au règlement, celles-ci étaient soumises à l'examen et à la décision du chef de la centrale et de la direction. Les mesures adéquates de suspensions, en cas notamment de faux codages, de demandes de liaisons abusives, de refus de courses, de commandes non répondues et de fausses courses fictives, pouvaient être prises à l'encontre des deux chauffeurs et les infractions graves ou répétées pouvaient mener à la résiliation du CA (art. 9 règlement). Les suspensions allaient de un jour (par exemple, si le conducteur ne lisait pas correctement les messages de la centrale ou acceptait une commande et la passait verbalement à un collègue), deux jours de

suspension (par exemple, si le conducteur arrivait trop tard chez le client, ou s'il n'exécutait pas une commande acceptée, ou s'il ne chargeait pas le bon client affilié à la réservation ou ne demandait pas son nom), trois jours de suspension (par exemple, si le conducteur déclenchait son terminal sans exécuter une commande reçue ou s'il effectuait des courses sans enclencher le taximètre (courses à forfait), ou s'il refusait le paiement par carte lorsqu'il avait l'appareil ou s'il roulait au mauvais tarif), une semaine de suspension (par exemple, si le conducteur travaillait sans mettre en route son terminal FMS ou se bagarrait avec un collègue sur la voie publique ou donnait son code à un autre chauffeur ou à un chauffeur inconnu de la centrale). Il était indiqué notamment qu'à chaque récidive, la durée de la suspension était doublée et l'exclusion restait réservée en cas de répétition systématique des plaintes. En cas de doute, la diffusion des commandes était suspendue jusqu'à l'évaluation du cas par les responsables de la centrale. Une suspension ne donnait aucun droit à une réduction du montant de la cotisation. Enfin, le chauffeur pouvait en tout temps venir s'expliquer à la centrale s'il estimait que la sanction n'était pas justifiée (cf. barème de suspensions, pièce 5 dossier TAXIPHONE produit par l'intimée).

24. La Chambre de céans constate que la plupart des comportements pouvant entraîner des sanctions résultaient des obligations légales et réglementaires auxquelles était soumis l'ensemble des chauffeurs de taxis, qu'ils soient affiliés ou non à la recourante. On rappellera en effet que les chauffeurs de taxis disposant d'un droit d'usage accru du domaine public avaient pour obligations des tâches de service public telle que l'obligation d'accepter toutes les courses, quel que soit le lieu de prise en charge ou de destination dans le canton (art. 39 al. 1 aLtaxis et 47 al. 1 aRTaxis). L'ensemble des chauffeurs avait notamment des obligations portant sur leur comportement tant à l'égard des clients, du public, des collègues et des autorités (art. 34 al. 1 aLTaxis et art. 45 aRTaxis), sur les informations à transmettre aux passagers (art. 46 aRTaxis), sur l'interdiction de refuser une course, sauf motifs exceptionnels (art.47 aRTaxis), sur les objets perdus, sur le paiement, sur le prix à forfait ou sur les quittances (art. 48 à 54 aRTaxis). En outre, les chauffeurs recourants ne pouvaient pas établir de manière autonome leurs tarifs, dès lors que tous les abonnés d'une même centrale d'ordres de courses devaient pratiquer le même tarif (art. 42 al. 5 aLTaxis).

Par ailleurs, selon les explications fournies par la recourante, la sanction d'une semaine de suspension n'avait jamais été appliquée, mais des sanctions avaient pu être infligées sur réclamation des clients (procès-verbal de comparution personnelle des parties du 4 décembre 2017). On relèvera que si les documents contractuels prévoyaient certes qu'en cas de refus de course proposée par la recourante, un rapport était dressé et la direction appliquait la sanction prévue dans le barème des suspensions (art. 4 ch. 1 règlement), il n'en demeure pas moins que selon les déclarations de la recourante (procès-verbal précité), aucune sanction n'avait été prise à l'encontre d'un chauffeur pour ce motif. A cet égard, M. FASEL a confirmé

n'avoir aucune obligation d'accepter une course proposée (procès-verbal d'audition du 10 avril 2018).

La chambre de céans est d'avis que la mention de l'application éventuelle de sanctions dans les documents contractuels avait également pour but de permettre à la recourante de se conformer à ses obligations légales et de démontrer qu'elle disposait des môyens nécessaires pour imposer aux chauffeurs affiliés une organisation et un fonctionnement propres à garantir un service de transport public de qualité, efficace et bien organisé, et ce dans l'intérêt non seulement de la recourante, mais également de l'ensemble des chauffeurs abonnés et des clients.

L'ensemble de ces éléments atteste ainsi l'existence d'une indépendance organisationnelle entre les chauffeurs recourants et la centrale.

25. La chambre de céans relèvera encore que les parties ne pouvaient certes pas, en tout temps, mettre un terme au contrat qui les unissait, à l'inverse de ce qui est usuel dans le cadre d'un contrat de mandat (art. 404 al. 1 CO). En effet, le CA était conclu pour une durée d'une année, prolongeable tacitement de trois mois en trois mois, et il pouvait être résilié, par lettre recommandée et avec un préavis de trente jours pour la fin d'un trimestre (art. 11 ch. 1 CA). Par ailleurs, une période d'essai d'une année était imposée par la centrale, pendant laquelle celle-ci pouvait résilier le CA en cas notamment de plaintes répétées et écrites de la clientèle (art. 11 ch. 7 CA). En outre, en cas d'empêchement pour cause de maladie ou d'accident de plus de trois mois, la recourante avait la possibilité de libérer les deux chauffeurs recourants de leur obligation de payer le forfait mensuel, mais uniquement sur la base d'un certificat médical établi par un médecin qu'elle avait elle-même agréé (art. 8 ch. 6 CA). Cela étant, ces éléments ne sont pas suffisants pour admettre que les deux chauffeurs recourants étaient des salariés de la centrale. On rappellera en effet que la recourante devait, conformément aux dispositions légales cantonales, démontrer – en produisant le CA et son règlement interne - qu'elle disposait des moyens nécessaires pour garantir un service public de qualité (art. 8 al. 4 et 5 aRTaxis).

26. L'intimée a également retenu que vis-à-vis des clients, les chauffeurs apparaissaient comme agissant pour le compte de la recourante.

Les véhicules des chauffeurs recourants devaient effectivement arborer le nom de la centrale, de sorte que leur véhicule pouvait laisser penser, - aux yeux des clients qui contactaient la recourante -; à l'appartenance à une flotte liée à la centrale d'appel. En outre, les clients recevaient une quittance comportant le nom et l'adresse des chauffeurs, mais également le nom et les coordonnées de la recourante. Aussi, les clients pouvaient-ils penser qu'ils ne faisaient pas affaire avec les chauffeurs, mais avec la centrale, auprès de laquelle se faisait également toute réclamation ou plainte. Cela étant, au vu des circonstances concrètes du cas d'espèce, cet élément n'est pas non plus déterminant pour retenir que les deux chauffeurs auraient un statut de dépendants dans le cadre de leur relation avec la centrale. En effet, ces

indications obligatoires dépendaient de celles imposées par la loi à la centrale d'appel d'une part, et aux chauffeurs d'autre part (art. 13 al. 1 let. j et art. 34 al. 3 aLTaxis).

27. La chambre de céans ajoutera encore qu'aux indices sérieux attestant l'existence d'une indépendance économique et organisationnelle, s'ajoute également le fait que la centrale n'avait aucun contrôle – et ne pouvait en avoir - sur les recettes mensuelles obtenues par les chauffeurs grâce aux courses qu'elle leur transmettait. Par conséquent, si le statut de dépendant était retenu, la recourante serait dans l'impossibilité de déterminer le montant des cotisations qu'elle-même et les chauffeurs devraient verser aux assurances sociales. Qui plus est, si les deux chauffeurs recourants exploitaient certes seuls leur taxi, il n'en demeure pas moins que le CA leur permettait, à certaines conditions, de s'assurer les services d'un ou de plusieurs collaborateurs (art. 6 ch. 2 CA). Cette disposition n'est au demeurant que la concrétisation de ce que la loi prévoyait. Or, retenir le statut de dépendant au regard de la LAVS signifierait que les chauffeurs abonnés à la recourante, au bénéfice d'une autorisation d'exploiter un taxi de service public en qualité d'indépendant, ne pouvaient pas engager d'employés, alors que la législation leur donnait cette possibilité (cf. art. 11 al. 3 et 40 al. 1 aLTaxis).

On rappellera à cet égard qu'il ressort des faits de la cause et de l'instruction des recours que la situation des recourants doit être distinguée sur le plan temporel : en effet, le litige concernant M. KARA et TAXIPHONE est circonscrit à la période du 1er août au 31 octobre 2016, suite à la résiliation de son CA pour cette dernière date; la SUVA a estimé qu'il exerçait une activité indépendante à compter du 1er novembre 2016. En revanche, M. ENTRADI a débuté son activité en tant que chauffeur de taxi abonné à la centrale dans le courant du mois de novembre 2016, et il y est toujours abonné.

Il est par ailleurs constant qu'est seul litigieux le revenu déterminant des deux recourants provenant des courses obtenues via la centrale d'ordres de course recourante, l'intimée ne contestant pas que les recourants sont indépendants en regard de l'AVS et de l'assurance-accidents pour les courses obtenues par d'autres sources, soit notamment lorsqu'ils sont hélés par un client sur la voie publique, lors des prises en charge aux stations de taxis, ou lorsqu'ils reçoivent une commande par leur clientèle privée, l'intimée rappelant que les acteurs économiques peuvent fort bien avoir un statut de dépendant pour une partie de leur activité, et un statut d'indépendant pour une activité accessoire.

Or, si l'on devait suivre la thèse de l'intimée, on aboutirait à des résultats et à des conséquences qu'aucun motif pertinent ne justifie, comme on va le voir.

28. Questionné par la chambre de céans en comparution personnelle, le représentant de l'intimée a tout d'abord affirmé (M. THEUBET, procès-verbal de comparution personnelle du 4 décembre 2017 p. 4) : "Sur question de la chambre de céans, il n'existe à ma connaissance pas d'employeur affilié à Taxiphone, puisque

précisément, notre démarche tend à affilier à l'assurance obligatoire toutes les personnes affiliées à cette centrale d'appel, que nous considérons donc comme dépendantes de la centrale au sens de la loi sur l'assurance-accidents et l'AVS. C'est la position que nous défendons dans ce dossier, et je réserve la position de la SUVA pour les situations qui présenteraient d'autres caractéristiques que celles de ce dossier. Il m'est demandé quel statut aurait le chauffeur de taxi qui emploierait des chauffeurs à titre d'employés." Le président de la centrale recourante lui ayant alors fait observer qu'à ce jour septante abonnés sont employeurs, le représentant de l'intimée a ajouté : " En réservant toute position formelle de la SUVA, en bonne cohérence, toute personne qui est abonnée à Taxiphone doit être considérée comme dépendante de cette société, s'agissant des courses proposées par la centrale téléphonique. Je considère qu'il n'est pas le lieu de prendre position, par rapport à ce dossier, de savoir comment serait classifié le recourant s'il engageait un employé, comme il l'a expliqué tout à l'heure. Je ne peux que persister dans la position exprimée ci-dessus par rapport à toute personne abonnée à Taxiphone, en relation avec la rémunération issue des courses proposées par la centrale." Ainsi sur la question de savoir comment elle apprécierait la situation d'un des chauffeurs recourants s'il engageait un employé - ce que la loi lui permet de faire, moyennant une demande d'autorisation auprès du service concerné (art. 37 al. 2 aLTaxis), l'intimée n'a pas su répondre, considérant que cette hypothèse n'émargeait pas à la question litigieuse.

La question est au contraire pertinente, dès lors que nul ne songerait à remettre en cause le statut d'indépendant du titulaire d'une autorisation d'exploiter une entreprise de taxis ayant des employés à son service. C'est précisément, comme il l'a déclaré en comparution personnelle, ce que projetait M. ENTRADI : il a en effet expliqué, entendu devant la chambre de céans le 4 décembre 2017 : " ... j'ai toujours envisagé la profession de chauffeur de taxi en me projetant. Lorsque j'ai décidé de changer de profession il y a dix ans (j'étais responsable d'un magasin), je souhaitais organiser ma vie professionnelle avec plus de liberté, et c'est dans ce contexte que, sur la suggestion d'un ami, je me suis lancé dans cette activité. J'avais planifié diverses choses, notamment souscrit à un troisième pilier, dont j'avais prévu de pouvoir disposer au moment où je pourrais disposer (...) de mes plaques professionnelles, et donc de mon statut indépendant. Dans ce contexte, j'avais d'ailleurs prévu d'engager l'un de mes amis comme employé, lequel avait entre-temps et sur mes conseils passé son permis de taxi, mais je n'ai jamais pu le réaliser, jusqu'ici, en raison du fait que la CNA a refusé jusqu'ici de me reconnaître mon statut d'indépendant. A ce titre, je n'ai pas pu retirer mon troisième pilier de la Generali, je n'ai ainsi notamment pas pu acquérir le véhicule d'aussi haut de gamme que celui que j'avais prévu, pour ne prendre que ces exemples."

Or, si M. KARA, désormais indépendant dans la seule mesure où il n'est plus affilié à une centrale d'ordres de course, avait décidé d'engager un employé - ce qu'il pourrait d'ailleurs toujours faire sous l'empire de la loi actuelle -, il pouvait sans

autre le faire (art. 11 al. 1 dernier § et al. 2 aLTaxis) moyennant une demande d'autorisation auprès du service compétent (art. 37 al.2 aLTaxis), quitte ensuite à se réabonner à la recourante ou à une autre centrale d'ordres de course, sans que son statut indépendant ne soit alors remis en cause.

29. S'agissant de la distinction entre le statut d'un chauffeur de taxi, en fonction de l'origine de la course (de dépendant pour le revenu tiré des ordres de courses transmis par la centrale, et d'indépendant pour toutes les deux autres commandes de courses), la chambre de céans considère que cette distinction n'est pas justifiée, en l'espèce :

a. dans les situations où un tel statut mixte est concevable, les activités distinctes sont a priori clairement identifiables entre une activité principale et une activité accessoire, généralement de nature différente, ce qui n'est évidemment pas le cas en l'espèce : on ne saurait en effet raisonnablement distinguer l'activité du chauffeur de taxi en fonction de l'origine des commandes de courses, comme le soutient l'intimée. On pourrait éventuellement concevoir les choses différemment si un chauffeur, en marge de son activité quotidienne de taxi, consacrait, par exemple, une partie de son temps de travail pour assurer le ramassage scolaire pour le compte d'une école. En revanche, imposer en pratique à un chauffeur de taxi de tenir deux comptabilités différentes, pour une même activité, serait exiger de lui une activité administrative disproportionnée autant qu'injustifiée, indépendamment des risques d'erreurs de sa part, sinon d'abus, ce que la loi a précisément voulu résoudre en régulant de façon claire le statut des différents acteurs de ce secteur économique (cf. notamment MGC 2003-2004/VII A 3181, 3193, 3221, 3238 et 3239).

Et d'un autre côté, la centrale d'ordre de courses serait dans l'impossibilité de contrôler ce qu'elle recevrait de la part de ses abonnés. Une fois encore, la centrale d'ordres de courses n'est pas une entreprise de taxis, et n'a, de par la loi, pas le droit d'engager des chauffeurs de taxi à son service ; elle ne dispose d'aucune information concernant le revenu des chauffeurs qui lui sont abonnés, et la destination des courses qu'elle est amenée à leur transmettre ne lui est pas connue.

b. Par ailleurs, quand bien même les chauffeurs de taxi sont tenus de délivrer une quittance pour toutes les courses et d'en conserver une copie (art. 34 al. 4 aLTaxis), il n'en demeure pas moins que les montants concernés ne sont pas déterminables. Dès lors que, conformément à ses obligations légales, le chauffeur de taxi établit une quittance pour chaque course, sur laquelle figurent toutes les mentions légales indispensables, aucun motif sérieux commanderait que l'on attende du chauffeur de taxi (indépendant) qu'il distingue encore les différentes courses qu'il effectue, par des modèles de quittance différents, où figurerait par exemple sur les unes son numéro d'appel privé, et sur les autres le numéro de la centrale d'ordres de courses ou de l'entreprise, en fonction de l'origine de la course (ordre de course par la centrale, prise en charge en station, clientèle privée,…) alors que l'intégralité de son activité consiste dans l'exercice d'un service public, réglementé comme tel, par le législateur cantonal. Si ce système prévoit qu'outre le prix de la course, l'adresse et

le numéro de téléphone de la centrale d'ordre de courses à laquelle les chauffeurs sont abonnés et le numéro d'immatriculation du véhicule doivent clairement être indiqués sur la quittance, c'est notamment pour permettre au client de s'adresser facilement à un interlocuteur en cas de nécessité, voire pour des réclamations. Or, le système légal est ainsi conçu pour assurer un service public de qualité, plutôt que pour illustrer une dépendance du chauffeur de taxi à une centrale. En effet, la référence à cette centrale ne concerne pas uniquement les courses commandées auprès de la centrale, mais également celles obtenues par les chauffeurs notamment dans le cas de prise en charge aux stations, ou par hélage sur la voie publique, sinon aussi par rapport à leur clientèle personnelle.

30. Enfin, on relèvera encore que l'AFC a estimé, sous l'angle de la TVA, que les chauffeurs affiliés à la recourante étaient des personnes indépendantes (courrier du 7 juin 2018). Si cette administration n'a certes pas précisé si sa détermination se fondait sur le CA existant au moment des faits pertinents dans la présente cause ou sur les documents contractuels établis par la recourante après l'entrée en vigueur, le 1er juillet 2017, de la LTVTC, il n'en demeure pas moins qu'il paraît fort probable que le statut d'indépendant valait également au regard de l'ancien CA, et de l'aLTaxis.

    Certes, et la jurisprudence l'a relevé dans certaines décisions, la position des autorités fiscales en la matière n'est pas déterminante. Elle n'en demeure pas moins un indice à prendre en compte dans l'examen de l'ensemble des circonstances. Cet élément permet aussi de prendre la mesure de l'imbroglio administratif dans lequel se retrouveraient les recourants, si l'on devait suivre la thèse de l'intimée.

31. Il résulte donc de ce qui précède, qu'après examen de l'ensemble des circonstances particulières du cas, et des critères examinés pour déterminer si l'activité des recourants doit être qualifiée de dépendante ou d'indépendante au sens de l'AVS, la chambre de céans estime que si ces critères, pris individuellement, ne sont, selon la jurisprudence, pas en eux-mêmes déterminants, l'ensemble permet néanmoins de conclure qu'en l'occurrence l'activité des recourants doit être qualifiée d'indépendante à l'égard de TAXIPHONE. Les éléments examinés sont en effet suffisants pour retenir que les deux chauffeurs recourants traitaient sur un pied d'égalité avec la centrale, comme le feraient deux entreprises qui entretiennent des liens commerciaux.

32. Les recours, bien fondés, seront ainsi admis et les décisions litigieuses annulées.

33. Représentés par un mandataire, les recourants, qui obtiennent gain de cause, ont droit à une indemnité à titre de dépens (art. 61 let. g LPGA ; art. 89 H de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 [LPA - E 5 10] ; art. 6 du règlement sur les frais, émoluments et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 [RFPA - E 5 10.03]). L'indemnité allouée à chacun des recourants, qui sont représentés dans le même contexte par le même conseil, est ainsi pondérée comme suit: CHF 1'500.- pour M. KARA; CHF 2'500.- pour M. ENTRADI et

CHF 4'000.- pour TAXIPHONE (arrêt du Tribunal fédéral des assurances I 699/04 du 23 janvier 2006 consid. 2.3 et les références citées).

34. Pour le surplus, la procédure est gratuite (art. 61 let. a LPGA).

PAR CES MOTIFS,
LA CHAMBRE DES ASSURANCES SOCIALES :

Statuant

conformément à l'art. 133 al. 2 LOJ

À la forme :

1. Déclare les recours recevables.

Au fond :

2. Les admet et annule les décisions sur opposition de l'intimée du 10 avril 2017, les causes étant retournées à l'intimée pour nouvelles décisions dans le sens des considérants.
3. Condamne l'intimée à verser aux recourants les indemnités suivantes à titre de dépens:
   - en faveur de M. Sabri KARA CHF 1'500.-;
   - en faveur de M. Dominique ENTRADI CHF 2'500.-;
   - en faveur de TAXIPHONE CENTRALE SA CHF 4'000.-.
4. Dit que la procédure est gratuite.
5. Informe les parties de ce qu'elles peuvent former recours contre le présent arrêt dans un délai de 30 jours dès sa notification auprès du Tribunal fédéral (Schweizerhofquai 6, 6004 LUCERNE), par la voie du recours en matière de droit public, conformément aux art. 82 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral, du 17 juin 2005 (LTF - RS 173.110) ; le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire ; il doit être adressé au Tribunal fédéral par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi.

La greffière | La présidente

p.o. Florence SCHMUTZ | Karine STECK

Une copie conforme du présent arrêt est notifiée aux parties ainsi qu'à l'Office fédéral de la santé publique par le greffe le - 4 DEC. 2018

COUR DE JUSTICE CHAMBRE DES ASSURANCES SOCIALES

ANNEXE 9

Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

REÇU 24 AOÛT 2020

8C_38/2019

Arrêt du 12 août 2020
Ire Cour de droit social

Composition

MM. et Mmes les Juges fédéraux Maillard, Président, Heine, Wirthlin, Viscione et Abrecht.
Greffière : Mme von Zwehl.

Participants à la procédure

Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (CNA),
Fluhmattstrasse 1, 6004 Lucerne,
recourante,

contre

1. **Taxiphone Centrale SA**,
   rue des Rois 15, 1204 Genève,
2. Dominique **Entradi**,
   rue du Jeu de l'Arc 9, 1207 Genève,
3. Sabri **Kara**,
   chemin des Esserts 9, 1213 Petit-Lancy,

tous les trois représentés par Me Jacques Roulet, avocat, boulevard des Philosophes 9, 1205 Genève,
intimés.

Objet

Assurance-accidents (condition du cotisant),

recours contre le jugement de la Chambre des assurances sociales de la Cour de justice de la République et canton de Genève du 29 novembre 2018 (A/2289/2017 - A/2290/2017).

Faits :

A.

A.a Le 1er juillet 2017, dans le canton de Genève, sont entrés en vigueur la loi cantonale sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 13 octobre 2016 (LTVTC; RS/GE H 1 31), qui a pour objet de réglementer les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, ainsi que son règlement d'exécution (RTVTC; RS/GE H 1 31.01). Auparavant, l'exploitation d'un service de transport de personnes au moyen de voitures automobiles était régie par la loi cantonale sur les taxis et limousines du 21 janvier 2005 (aLTaxis/GE) et par son règlement d'exécution du 4 mai 2005 (aRTaxis/GE). L'art. 9 al. 1 de cette ancienne loi prévoyait plusieurs types d'autorisations d'exploiter un service de transport de personnes, dont celles d'exploiter: let. a) un taxi de service privé en qualité d'indépendant; let. b) un taxi de service public en qualité d'indépendant; let. c) une entreprise de taxis de service public; let. d) une centrale d'ordre de courses de taxis; let. e) une limousine en qualité d'indépendant; let. f) une entreprise de limousines.

A.b La société Taxiphone Centrale SA (ci-après: Taxiphone ou la centrale) est inscrite au Registre du commerce depuis 1959 et a pour but l'exploitation d'une centrale de taxis pour la place de Genève et l'acquisition d'appareils et de matériel s'y rapportant. Elle est au bénéfice d'une autorisation de centrale d'ordre de courses de taxi.

A.c Le 29 juin 2016, le Service du commerce du Département de la sécurité et de l'économie de la République et canton de Genève (ci-après: le service du commerce) a autorisé Sabri Kara, né en 1965, à exploiter en qualité d'indépendant un taxi de service public immatriculé GE-968. Une autorisation similaire pour l'exploitation d'un taxi de service public immatriculé GE-983 a été délivrée le 19 octobre 2016 à Dominique Entradi, né en 1963.

Les prénommés ont tous deux conclu un contrat d'abonnement (CA) avec Taxiphone. Selon ce contrat, les prestations fournies par la centrale consistent à assurer l'exploitation d'une centrale d'appels téléphoniques qui reçoit de la clientèle des commandes de courses et les distribue aux taxis des abonnés ou à ceux qu'ils ont confiés à leurs collaborateurs (art. 4 ch. 1 CA); pour assurer son service, la centrale met à disposition de l'abonné ou de ses collaborateurs un ensemble de matériel informatique et de radio transmission – qui reste propriété

de la centrale (art. 10 ch. 2 CA) – ainsi qu'un appareil de cartes de crédit obligatoire par plaque (art. 4 ch. 2, 2e phrase, CA); pour bénéficier de ces prestations, l'abonné doit payer à la centrale une taxe mensuelle d'abonnement de 702 fr. 60 (art. 8 ch. 1, 1re phrase, CA).

Sabri Kara et Dominique Entradi ont commencé leur activité de chauffeur de taxi abonné à la centrale respectivement le 1er août 2016 et dans le courant du mois de novembre 2016. Ils ont déposé chacun une demande d'affiliation en tant qu'indépendants auprès de la Caisse cantonale genevoise de compensation, qui les a transmises à la Caisse nationale suisse en cas d'accidents (CNA) comme objet de sa compétence.

A.d Par décision du 28 septembre 2016, la CNA a constaté que Sabri Kara exerçait une activité dépendante en tant que chauffeur de taxi. Les motifs de la décision, notifiée à son destinataire avec copie à Taxiphone, étaient les suivants: "- un chauffeur de taxi rattaché à une centrale de taxi, avec ou sans son propre véhicule, est en principe réputé exercer une activité dépendante; - le contrat d'abonnement présente principalement des caractéristiques de dépendance dans l'organisation du travail avec la centrale; - vous ne disposez d'aucun matériel d'équipement significatif et n'assumez pas de risque d'entrepreneur." Le 23 novembre 2016, la CNA a rendu une décision similaire à l'égard de Dominique Entradi.

A.e Taxiphone, Sabri Kara – qui a entre-temps résilié le contrat d'abonnement conclu avec la centrale au 31 octobre 2016 – et Dominique Entradi ont formé opposition. Dans deux nouvelles décisions du 10 avril 2017, la CNA a écarté ces oppositions; en ce qui concerne Sabri Kara, elle a pris acte de la résiliation du contrat d'abonnement et a confirmé le statut de dépendant de l'intéressé pour la période allant du 1er août au 31 octobre 2016.

B.
Sabri Kara et Taxiphone ont recouru contre la décision sur opposition de la CNA du 10 avril 2017 devant la Chambre des assurances sociales de la Cour de Justice de la République et canton de Genève (cause A/2289/2017). Dominique Entradi et Taxiphone ont fait de même (cause A/2290/2017).

Après avoir entendu les parties en comparution personnelle et auditionné plusieurs témoins, la cour cantonale a statué par un seul jugement du 29 novembre 2018 sur les deux recours, qu'elle a admis.

Elle a annulé les deux décisions sur opposition du 10 avril 2017, renvoyant les causes à la CNA pour nouvelles décisions dans le sens des considérants.

C.
La CNA interjette un recours en matière de droit public contre ce jugement, en concluant à son annulation "en tant qu'il reconnaît à Sabri Kara et Dominique Entradi le statut d'indépendant pour les activités réalisées à l'égard de Taxiphone Centrale SA" et à la confirmation de ses décisions sur opposition des 10 avril 2017.

Taxiphone, Sabri Kara et Dominique Entradi, représentés par le même avocat, concluent au rejet du recours. L'Office fédéral de la santé publique ne s'est pas déterminé.

Considérant en droit :

1.
Bien que le dispositif du jugement entrepris renvoie la cause à la CNA, il ne s'agit pas d'une décision incidente au sens de l'art. 93 LTF, car l'autorité précédente a statué définitivement sur les points contestés et que la CNA ne dispose plus d'aucune marge de manoeuvre (cf. ATF 144 V 280 consid. 1.2 p. 283; 140 V 321 consid. 3.2 p. 325 et la référence. Dirigé contre un jugement final (art. 90 LTF) rendu en matière de droit public (art. 82 ss LTF) par une autorité cantonale de dernière instance (art. 86 al. 1 let. d LTF), le recours est dès lors recevable.

2.
Le litige porte sur la qualification par la CNA, en vertu de son domaine de compétences (art. 66 al. 1 let. g LAA), de l'activité de chauffeur de taxi exercée par Sabri Kara et Dominique Entradi en tant qu'abonnés à Taxiphone.

La question litigieuse n'ayant pas comme telle pour objet l'octroi ou le refus de prestations d'assurance, le Tribunal fédéral est lié par les faits établis par l'autorité précédente (art. 97 al. 2 et 105 al. 3 LTF a contrario; art. 105 al. 1 LTF). Il ne peut s'en écarter que si ces faits ont été établis en violation du droit ou de façon manifestement inexacte, à savoir arbitraire au sens de l'art. 95 LTF (art. 97 al. 1 et art. 105 al. 2 LTF; ATF 140 III 115 consid. 2 p. 117; 137 II 353 consid. 5.1 p. 356).

3.

3.1 Selon l'art. 1a al. 1 let. a LAA, sont assurés à titre obligatoire conformément à la présente loi les travailleurs occupés en Suisse. Est réputé travailleur quiconque exerce une activité lucrative dépendante au sens de la législation fédérale sur l'assurance-vieillesse et survivants (art. 1 OLAA; RS 832.202). Le jugement entrepris expose de manière complète les dispositions légales et les principes jurisprudentiels en matière de détermination du caractère dépendant ou indépendant de l'activité déployée par un assuré (art. 5 al. 2 et 9 al. 1 LAVS; ATF 140 V 241 consid. 4.2 p. 245 s.; ATF 123 V 161 consid. 1 p. 162; voir aussi les arrêts 9C_213/2016 du 17 octobre 2016 consid. 3 et les références et 9C_796/2014 du 27 avril 2015 consid. 3.2) et il peut y être renvoyé.

3.2 On rappellera que d'une manière générale, est réputé salarié celui qui dépend d'un employeur quant à l'organisation du travail et du point de vue de l'économie de l'entreprise, et ne supporte pas le risque encouru par l'entrepreneur (ATF 123 V 161 consid. 1 p. 162; arrêt 9C_796/2014 du 27 avril 2015 consid. 3.2). Les principaux éléments qui permettent de déterminer le lien de dépendance quant à l'organisation du travail et du point de vue de l'économie de l'entreprise sont le droit de l'employeur de donner des instructions, le rapport de subordination du travailleur à l'égard de celui-ci et son obligation d'exécuter personnellement la tâche qui lui est confiée (RCC 1989 p. 111 consid. 5a; 1986 p. 651 consid. 4c; 1982 p. 178 consid. 2b). Un autre élément est le fait qu'il s'agit d'une collaboration régulière, autrement dit que l'employé est régulièrement tenu de fournir ses prestations au même employeur (ATF 110 V 72 consid. 4b p. 78 s.). En outre, la possibilité pour le travailleur d'organiser son horaire de travail ne signifie pas nécessairement qu'il s'agit d'une activité indépendante (ATF 122 V 169 consid. 6a/cc p. 176).

4.

Il y a lieu de commencer par exposer, autant que de besoin, le cadre contractuel qui régissait, au moment déterminant (soit à la date des décisions sur opposition de la CNA), les rapports entre, d'une part, Sabri Kara et Dominique Entradi, et, d'autre part, Taxiphone. Ce cadre inclut le "Contrat d'Abonnement" (CA), le "Règlement" de la centrale, la "Charte de qualité et d'accueil" et le "Barème des suspensions".

4.1 Le CA contient douze articles sur cinq pages. Sans les énumérer exhaustivement, on mettra en exergue les dispositions suivantes:

L'article premier, chiffre deux, selon lequel l'abonné est seul responsable de s'assurer qu'il remplit l'ensemble des conditions posées par la législation cantonale en vigueur et s'engage à faire signer un exemplaire du "Barème des suspensions" par ses collaborateurs.

L'article septième, qui définit les obligations de l'abonné, à savoir en substance: utiliser l'équipement embarqué mis à disposition conformément aux dispositions du "Règlement" de la centrale (ch. 1); faire procéder à tous les aménagements techniques de son taxi pour garantir le bon fonctionnement de la centrale (ch. 2); allumer son équipement embarqué dès le début de son service et le laisser en fonction jusqu'au terme du service journalier (ch. 3); restituer sans délai l'équipement embarqué lorsque la centrale le demande (ch. 4); communiquer à la centrale toutes les informations utiles concernant les collaborateurs de l'abonné (ch. 5); apposer sur tout taxi en service, à l'extérieur et de manière visible, les signes distinctifs obligatoires dont la forme et l'emplacement sont décidés par le conseil d'administration de Taxiphone et répondre des dommages dus à l'apposition de ces signes ainsi qu'à la pose de publicité si celle-ci concurrence les activités de la centrale sous peine de sanctions administratives en rapport avec le dommage causé (ch. 6); utiliser exclusivement des quittances fournies par Taxiphone en y portant à chaque fois la date, l'heure, le prix de la course, le numéro d'immatriculation du taxi, le nom du chauffeur, sa signature et son numéro de TVA s'il est assujetti (ch. 7); respecter les dispositions du "Règlement" de la centrale et de la "Charte de qualité et d'accueil", en particulier celles qui fixent les modalités de distribution des commandes de courses, et s'engager à se soumettre au "Barème des suspensions" et aux décisions disciplinaires prises (ch. 8); accepter toutes les cartes de crédit en circulation y compris les cartes magnétiques émises par Taxiphone (ch. 9); respecter l'interdiction d'être affilié à une autre centrale ou à tout autre système de diffusion des courses qui ne serait pas autorisé par Taxiphone et s'engager à ne pas travailler, même à titre accessoire, sur un taxi n'étant pas enregistré auprès de la centrale (ch. 10); remplir de manière claire et véridique les différents formulaires nécessaires au bon fonctionnement de la centrale (ch. 11).

L'article onzième, qui traite de la durée d'affiliation et de la résiliation. Selon le chiffre 1 de cette disposition, le CA a une durée d'une année; si la date de son terme ne correspond pas à un 31 décembre, il est tacitement reconduit jusqu'au 31 décembre de l'année en cours; ensuite, il est reconductible tacitement de trois mois en trois mois sauf résiliation par l'une des parties avec un préavis de trente jours pour la

fin d'un trimestre. Le chiffre 3 prévoit que lorsqu'un abonné et/ou ses collaborateurs contreviennent aux dispositions du CA et du "Règlement" de la centrale ou lorsque leurs agissements sont contraires aux exigences du bon fonctionnement de la centrale, celle-ci est en droit de suspendre la distribution des commandes de courses à son taxi; les autres sanctions disciplinaires sont réservées; en cas de violation particulièrement grave, la centrale est en droit de résilier le CA avec effet immédiat, sans avertissement préalable, par courrier recommandé. A teneur du chiffre 7, avant l'entrée en vigueur définitive du CA, une période d'essai est imposée; pendant ce temps d'essai fixé à une année, la centrale peut résilier le CA moyennant un délai d'un mois; les motifs pour une résiliation de contrat sont: les plaintes répétées et écrites par la clientèle; l'inobservation répétée de la "Charte de qualité et d'accueil".

4.2 Le "Règlement" de la centrale comporte neuf articles (article 1: dispositions générales; article 2: utilisation des stations de taxis; article 3: utilisation des installations informatiques; article 4: ordre de course non exécuté; article 5: fausses courses; article 6: maraudage; article 7: objets trouvés et perdus; article 8: utilisation de la radiotéléphonie; article 9: sanctions). Il y sera fait référence dans la mesure où cela s'avère nécessaire en lien avec l'argumentation spécifique de la recourante.

4.3 Quant à la "Charte de qualité et d'accueil", elle se compose d'une liste de seize engagements à prendre par les chauffeurs abonnés (par exemple: adopter un comportement prévenant à l'égard des personnes âgées et handicapées et des enfants voyageant seuls; travailler avec un véhicule confortable et aéré, propre à l'intérieur et à l'extérieur, même par mauvais temps; effectuer toute commande ou réservation, même s'il s'agit d'une course à courte distance; appliquer les tarifs officiels et emprunter le trajet moins onéreux; conduire calmement et sans à-coups et d'une façon défensive etc.).

4.4 Enfin, le "Barème des suspensions" s'applique en cas de mauvais service à la clientèle, d'inobservation de la "Charte de qualité et d'accueil" et du "Règlement" de la centrale ou encore de manipulation volontairement incorrecte du terminal FMS. Il prévoit un régime de sanctions (suspension d'un jour à une semaine selon la gravité des manquements, avec une durée doublée à chaque récidive) et l'exclusion en cas de répétition systématique des plaintes. Par exemple: un jour de suspension pour chaque conducteur qui: "N'observe pas un article de la 'Charte de qualité et d'accueil'; Ne trouve pas une adresse

figurant sur le plan officiel; Refuse une commande jugée pas assez lucrative; Accepte une commande et la passe verbalement à un collègue; Annonce une fausse course sans attendre au moins cinq minutes sur place; etc.".

5.
La cour cantonale a relevé en préambule qu'au regard de la législation cantonale genevoise dans sa version en vigueur à l'époque de la décision litigieuse, Sabri Kara et Dominique Entradi avaient un statut d'indépendant dans l'exercice de leur activité de chauffeur de taxi par le biais de la centrale Taxiphone. En effet, les prénommés étaient au bénéfice d'une autorisation d'exploiter un taxi de service public en qualité d'indépendants au sens de l'art. 11 aLTaxis/GE; quant à Taxiphone, elle était uniquement une centrale d'ordres de courses au sens de l'art. 13 de la loi. Or l'aLTaxis/GE contenait une disposition particulière prévoyant un statut de chauffeur de taxi employé ne conduisant pas son propre véhicule (art. 40). Seul le titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service public ou une entreprise de taxis de service public était autorisé à employer des travailleurs salariés pour la conduite des véhicules dont il était détenteur (art. 40 al. 1 a contrario); ainsi, Taxiphone n'était pas autorisée par la loi cantonale à engager des chauffeurs de taxis.

Cela étant, après avoir examiné les circonstances économiques concrètes du cas d'espèce conformément à la jurisprudence fédérale, la cour cantonale est parvenue à la conclusion que les éléments en faveur d'une activité indépendante de Sabri Kara et Dominique Entradi l'emportaient sur ceux en faveur d'un rapport de subordination vis-à-vis de Taxiphone. Pour elle, en effet, les éléments examinés permettaient de retenir que les prénommés traitaient sur un pied d'égalité avec la centrale comme le feraient deux entreprises qui entretiennent des liens commerciaux.

En ce qui concerne le risque économique d'entrepreneur, la cour cantonale a relevé qu'en présence d'activités n'exigeant pas, de par leur nature, des investissements importants, la jurisprudence accordait un poids moindre à ce critère dans l'appréciation d'ensemble. Tel était le cas d'une activité de chauffeur de taxi, de sorte qu'il fallait relativiser l'incidence du critère sur la qualification de l'activité déployée par Sabri Kara et Dominique Entradi. Elle n'en a pas moins constaté qu'en tant que chauffeurs de taxi professionnels abonnés à Taxiphone, ceux-ci devaient engager et supporter des frais non négligeables pour une personne seule (achat et entretien d'un véhicule; RC et assurances

privées; essence; coûts liés à l'accès à la centrale [voir les art. 8, 10 ch. 3 et 5 CA]; taxe de 40'000 fr. pour le permis de service public; émoluments; TVA). De plus, ils supportaient tous les risques liés à l'encaissement et au ducroire.

Sur le plan économique, la cour cantonale a mis en avant le fait que les chauffeurs abonnés ne percevaient de la part de Taxiphone aucune rémunération convenue et qu'en cas de maladie, d'accident, de vacances ou d'obligations militaires, ils n'étaient pas payés, à l'inverse de ce qui était usuel dans le cadre d'un contrat de travail. De plus, le CA ne contenait aucune garantie quant au nombre minimal de courses transmises mensuellement. Les abonnés ne pouvaient donc pas mettre en demeure Taxiphone. Même si en raison du paiement de la taxe d'abonnement mensuelle, la collaboration entre les chauffeurs de taxi et la centrale tendait à être régulière, elle n'était cependant pas exclusive. Si près 50 % des revenus des abonnés provenaient des courses transmises par le biais de Taxiphone, les recettes ainsi obtenues ne constituaient qu'une source de rémunération parmi d'autres dès lors que les mêmes chauffeurs étaient libres de véhiculer leur propre clientèle et de prendre en charge des clients lorsqu'ils circulaient à vide ou à une station de taxi. Cette part d'activité n'était d'ailleurs pas visée par la clause de non-concurrence incluse dans le CA (cf. art. 7 ch. 10 CA). Un autre indice important de l'indépendance économique des chauffeurs abonnés était que ceux-ci conservaient l'intégralité des recettes des courses, sur lesquelles Taxiphone n'avait aucun contrôle, et tenaient leur propre comptabilité.

Sur le plan de la liberté organisationnelle, la cour cantonale a constaté que les documents contractuels n'exigeaient pas des chauffeurs qu'ils se tiennent à disposition de la centrale et fournissent une prestation de travail. Sabri Kara et Dominique Entradi déterminaient de manière indépendante l'étendue de leur activité et n'avaient aucun devoir de présence. Certes, Taxiphone avait émis un certain nombre d'instructions à l'égard de ses abonnés. Toujours selon la cour cantonale, ces prescriptions n'avaient cependant pas d'autre but que de permettre à Taxiphone de se conformer à ses obligations légales et s'inscrivaient dans une volonté de garantir un service public de qualité. La législation cantonale de l'époque imposait en effet à toute centrale, comme condition à la délivrance d'une autorisation, de démontrer qu'elle disposait de l'infrastructure suffisante et de moyens techniques adéquats pour gérer le trafic des taxis qui lui étaient affiliés ainsi que pour recevoir et leur transmettre des ordres de courses (art. 13 al. 1 let. f et g aLTaxis/GE); la centrale devait également garantir un service 24

heures sur 24 tous les jours de l'année et s'assurer qu'un nombre suffisant de véhicules était à disposition du public durant la nuit, les samedi et les jours fériés (art 13 al. 1 let. h aLTaxis/GE et 8 al. 4 aRTaxis/GE). Ainsi, l'obligation faite aux chauffeurs abonnés de garder l'équipement embarqué pendant toute la durée de leur service (art. 7 ch. 3 CA) était un moyen pour Taxiphone de vérifier qu'assez de véhicules étaient en circulation durant toutes les plages horaires. Quant aux règles du CA relatives aux signes distinctifs apposés sur les taxis (art. 7 ch. 6 CA) et aux quittances (art. 7 ch. 7 CA), elles mettaient en oeuvre les obligations d'information aux passagers prévues par la loi (art. 34 al. 3 et 4 aLTaxis/GE). De même, la plupart des comportements susceptibles d'entraîner une sanction par Taxiphone selon le "Barème des suspensions" consistaient en des manquements aux obligations légales et réglementaires auxquelles étaient soumis l'ensemble des chauffeurs de taxi qu'ils fussent affiliés ou non à Taxiphone. Au demeurant, selon les explications données par Taxiphone, le régime des sanctions avait rarement été appliqué. Enfin, même si les abonnés ne pouvaient certes pas, en tout temps, mettre fin à leurs relations avec Taxiphone (art. 11 CA) à l'instar de ce qui était usuel dans le cadre d'un contrat de mandat, ce seul élément n'était pas suffisant pour établir l'existence d'une dépendance organisationnelle des chauffeurs de taxi abonnés vis-à-vis de Taxiphone.

6.
A lire le recours, sous couvert du grief d'établissement arbitraire des faits, la recourante conteste en réalité l'appréciation juridique que la cour cantonale a effectuée des éléments à disposition pour conclure que les caractéristiques d'une activité dépendante étaient prépondérants. En particulier, la cour cantonale se serait fourvoyée en retenant que Sabri Kara et Dominique Entradi supportaient un risque économique d'entrepreneur "non négligeable" et en niant l'existence d'une dépendance économique et organisationnelle des prénommés à l'égard de Taxiphone.

De l'examen de la jurisprudence du Tribunal fédéral relative à la qualification du statut des chauffeurs de taxi rattachés à une centrale d'appels (pour un résumé de cette jurisprudence, cf. arrêt 8C_554/2018 du 5 mai 2020 consid. 7.1), il ressort que la nature et l'étendue du lien de dépendance quant à l'organisation du travail et du point de vue de l'économie de l'entreprise des chauffeurs concernés à l'égard de la centrale en cause sont déterminantes pour décider de cette qualification, de sorte qu'il convient de traiter cette question d'abord.

6.1

6.1.1 Pour la recourante, la constatation d'une collaboration régulière entre les chauffeurs de taxi abonnés et Taxiphone et le fait qu'au moins 50 % des revenus des chauffeurs proviennent des courses transmises par le biais de la centrale auraient dû conduire la cour cantonale à reconnaître l'existence d'une dépendance économique des premiers à l'égard de la seconde.

6.1.2 Le critère est d'application délicate car une dépendance économique peut exister dans d'autres types de contrats que le contrat de travail (voir arrêt 4A_592/2016 du 16 mars 2017 consid. 2.1). Il est indéniable que l'activité des chauffeurs de taxi est facilitée par le fait que les commandes des clients leur sont transmises par une centrale d'appels. Mais, en matière d'assurances sociales, la qualification du statut d'un chauffeur de taxi compte tenu de son rattachement à une centrale déterminée ne s'épuise pas dans ce constat, comme l'a encore récemment rappelé la Cour de céans (arrêt 8C_554/2018 précité, consid. 7.2.4). En l'occurrence, la recourante passe sous silence que les prestations fournies par Taxiphone à ses abonnés sont un service payant. En échange de l'accès à la centrale d'appels et de la mise à disposition des appareils techniques pour recevoir les commandes des clients, les chauffeurs de taxi payent un abonnement mensuel fixe (702 fr. 60 par véhicule selon l'art. 8 ch. 3 CA). Par ailleurs, le modèle économique de Taxiphone – laquelle n'a pas fait usage de la possibilité que lui offrait l'art. 9 al. 2 let. c aLTaxis/GE de cumuler l'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis et celle d'exploiter un taxi de service public ou de service privé ou une entreprise de taxi de service public – est exclusivement fondé sur ces abonnements payants. L'activité commerciale de Taxiphone, telle qu'elle résulte également de son but social inscrit au Registre du Commerce, se veut donc distincte de celle d'exploitant de services de transport de personnes. Il est significatif à cet égard, comme l'a constaté à juste titre la cour cantonale, que, d'un côté, les chauffeurs de taxi abonnés perçoivent directement et conservent les recettes des courses obtenues par le biais de Taxiphone, et que, de l'autre, le chiffre d'affaires de celle-ci n'est pas lié au nombre de courses transmises et exécutées mais uniquement à la quantité d'abonnements souscrits auprès d'elle. On peut ajouter que Taxiphone n'est pas informée du montant des recettes de ses abonnés (voir la page 3 du procès-verbal de comparution personnelle du 4 décembre 2017). Sous cet angle, il apparaît bien plutôt que les relations entre Taxiphone et

ses abonnés s'insèrent dans un rapport économique qui profite aux deux parties.

6.2

6.2.1 La recourante plaide également l'existence d'une dépendance du point de vue de l'organisation du travail, en énumérant les nombreuses obligations et instructions spécifiques à l'intention des chauffeurs de taxi contenues dans les documents contractuels (art. 7 ch. 1 à 11 CA; art. 3 ch. 2 du "Règlement" qui dit que le chauffeur exécute chaque commande de course immédiatement, personnellement et avec ponctualité et qu'en cas d'empêchement, il doit avertir le standard sans délai en précisant la raison; il lui est interdit de transmettre une commande verbalement à un autre chauffeur de taxi; [...] etc.). Elle considère que c'est à tort que la cour cantonale – au motif que ces obligations découlent essentiellement de la législation cantonale et n'ont pas d'autre but que de permettre à la centrale de se conformer aux exigences légales – n'y a pas vu un indice pertinent du fait que Taxiphone a le pouvoir de donner des instructions à ses abonnés comme le ferait un employeur. Pour la recourante, c'est précisément parce que la centrale est tenue de garantir un service 24h sur 24 qu'elle a édicté les prescriptions correspondantes. Elle soutient qu'il est indifférent que les devoirs et obligations auxquels sont soumis les abonnés résultent de règles imposées par la législation cantonale ou par Taxiphone, tout en soulignant que certains engagements vont clairement au-delà des prescriptions publiques en matière d'autorisation d'exploiter un taxi de service public. En particulier, la clause de non-concurrence prévue à l'art. 7 ch. 10 CA ne vise assurément pas la mise en oeuvre des intérêts publics poursuivis par l'aLTaxis/GE, mais permet à Taxiphone de lier les abonnés à elle et d'éviter la concurrence avec d'autres centrales d'appels. Enfin, par l'instauration d'un barème de sanctions, Taxiphone démontre qu'elle dispose également d'un pouvoir disciplinaire à l'encontre de ses abonnés. En résumé, Taxiphone interviendrait à l'égal d'un employeur dans la manière de travailler des chauffeurs de taxi, vu son pouvoir d'instruction et de sanction à leur égard.

6.2.2 Même si, en vertu de l'art. 8 al. 4 aRTaxis/GE, la centrale doit notamment prouver être en mesure d'imposer à ses affiliés, selon des critères objectifs tels que l'ancienneté, l'obligation de travailler durant certaines périodes horaires, on ne voit pas, en parcourant les documents contractuels, que Taxiphone aurait pris des dispositions dans ce sens, ceci probablement en raison du nombre élevé de ses abon-

nés (composé de chauffeurs individuels comme d'entreprises de taxis). A l'instar de la cour cantonale, force est ainsi de constater que Sabri Kara et Dominique Entradi ne sont soumis à aucune instruction quant au lieu et au temps de travail, pouvant choisir, sans avoir à en justifier, de travailler ou non, et fixer seuls leurs périodes de congés. Ils sont libres d'engager un employé pour effectuer leur activité et doivent seulement en informer la centrale (art. 7 ch. 5 CA). Ils peuvent poser de la publicité pour un tiers sur leur voiture (art. 7 ch. 6 CA). A y regarder de plus près, comme l'a remarqué avec pertinence la cour cantonale, bien des prescriptions de Taxiphone – dont la recourante déduit un lien de subordination des abonnés vis-à-vis de la centrale – reprennent les obligations légales que l'aLTaxis/GE et l'aRTaxis/GE imposent aux chauffeurs de taxi de service public pour des motifs d'intérêt public et de police indépendamment de la qualification juridique qui peut être donnée à leurs relations contractuelles. Contrairement à ce que prétend la CNA, il n'est pas indifférent que l'exercice de l'activité de chauffeur de taxi soit soumis à un régime d'autorisation et au contrôle de l'Etat. Dans un arrêt certes ancien concernant des chauffeurs de taxi rattachés à une centrale d'appels (RCC 1971 p. 27), mais à ce jour pas remis en cause, la cour fédérale a jugé que l'existence de prescriptions de droit public dans des domaines d'activité réglementés par une collectivité publique pour des motifs d'intérêt public et de police n'a pas de portée décisive pour déterminer si une personne exerçant une activité commerciale est indépendante ou a un statut de salarié. En l'occurrence, la prescription donnée aux abonnés par l'art. 3 ch. 2 du "Règlement" de Taxiphone d'exécuter chaque commande de course "immédiatement, personnellement et avec ponctualité" ne constitue pas la démonstration que la centrale exerce un pouvoir d'employeur sur les chauffeurs de taxi. En effet, c'est là une obligation liée à leur permis de service public (voir l'art. 39 aLTaxis/GE). L'instruction menée par la cour cantonale a du reste permis d'établir que les abonnés peuvent laisser défiler les propositions de courses transmises par Taxiphone sans y répondre et qu'ils n'ont pas de compte à rendre sur les courses qu'ils décident de leur propre chef d'accepter et d'exécuter. La même conclusion s'impose en ce qui concerne la prescription de règles de comportement à respecter par les chauffeurs de taxis qui découlent déjà de la réglementation légale (voir art. 34 aLTaxis/GE; art. 45 et ss aRTaxis/GE). On peut encore observer que le CA et le "Règlement" de Taxiphone – laquelle a expliqué avoir rédigé ces documents "dans l'esprit d'un bon fonctionnement de la profession dans le sens voulu par la législation" – ont reçu l'agrément du département de la sécurité et de l'économie chargé de l'application des dispositions de la loi et d'exercer la surveillance

des activités autorisées (voir l'art. 8 al. 5 en liaison avec l'art. 1 al. 1 aRTaxis/GE).

A la lumière de tout ce qui vient d'être dit, et sans qu'il se justifie d'entrer dans les détails de toutes les dispositions contractuelles citées par la recourante – dont certaines sont secondaires [par exemple l'obligation d'accepter toutes les cartes de crédit y compris les cartes magnétiques émises par Taxiphone] ou n'ont, à l'évidence, pas de portée sur la qualification du statut des chauffeurs de taxi [voir celles relatives aux modalités d'utilisation de l'équipement embarqué] –, on peut retenir que Taxiphone n'intervient pas dans l'organisation du travail des abonnés en leur donnant des ordres ou en exigeant des comptes, ce qui parle en défaveur d'une situation de subordination.

Quant au fait que Taxiphone a instauré un barème de suspension de l'accès à ses prestations en cas de mauvais service à la clientèle, d'inobservation de la "Charte de qualité et d'accueil" et du "Règlement" ou encore de manipulation volontairement incorrecte du terminal FMS, on ne saurait y voir, dans le cas particulier, la manifestation d'un pouvoir disciplinaire d'employeur au sens où l'entend la recourante. En effet, selon les faits constatés par la cour cantonale de manière à lier le Tribunal fédéral, Taxiphone n'a jamais procédé à un contrôle systématique ou même régulier de l'activité de ses abonnés, qui n'ont été que rarement sanctionnés sur la base du barème émis. Dans ces conditions, ce barème doit bien plutôt être considéré comme un instrument contractuel permettant à Taxiphone de s'assurer que les chauffeurs de taxi à qui elle fournit ses services s'abstiennent d'adopter des comportements qui pourraient nuire à son fonctionnement ou à sa réputation de centrale d'appels.

6.3 En définitive, quand bien même les abonnés ont l'interdiction d'être affiliés à une autre centrale ou à tout autre système de diffusion des courses non autorisé par Taxiphone (art. 7 ch. 10 CA) – ce qui est, il est vrai, évocateur de l'obligation de fidélité du travailleur –, dans l'ensemble, les éléments montrant que ceux-ci sont indépendants économiquement et du point de vue de l'organisation de leur travail vis-à-vis de la centrale sont prédominants.

6.4 Pour le surplus, il peut être renvoyé au considérant pertinent du jugement attaqué (consid. 20) en ce qui concerne la pondération du critère du risque économique d'entrepreneur dans l'appréciation d'ensemble s'agissant d'une activité de chauffeur de taxi.

6.5 Il s'ensuit que les griefs de la recourante sont mal fondés. La cour cantonale a reconnu à bon droit que Sabri Kara et Dominique Entradi doivent être qualifiés d'indépendants. Le recours doit être rejeté.

7.
Vu l'issue du litige, la recourante doit supporter les frais judiciaires (art. 66 al. 1 LTF). Elle versera en outre aux intimés une indemnité de dépens (art. 68 al. 1 LTF).

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

1.
Le recours est rejeté.

2.
Les frais de justice, d'un montant de 2000 fr., sont mis à la charge de la recourante.

3.
La recourante versera aux intimés une indemnité de 2800 fr. à titre de dépens.

4.
Le présent arrêt est communiqué aux parties, à la Cour de justice de la République et canton de Genève, Chambre des assurances sociales, et à l'Office fédéral de la santé publique.

Lucerne, le 12 août 2020

Au nom de la Ire Cour de droit social
du Tribunal fédéral suisse

Le Président : La Greffière :

Maillard von Zwehl

VERSAND
EXPEDITION
SPEDIZIONE

21. Aug. 2020

ANNEXE 10

(3)

A Monsieur Richard Anderegg,
Directeur du PCTN

Genève le 30 janvier 2019
(envoyé en pièce jointe par courriel)

Objet : Examens VTC, session d'avril 2019

Monsieur,

Nous tenons avant tout à vous remercier de votre accueil et de l'attention que vous avez accordée à chacun des intervenants, lors de la séance du 24 janvier 2019 de la commission des examens portant sur la prochaine session d'examens, depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC.

Au travers de ces lignes, s'exprime la position de commissaires VTC, quant au contenu des examens, pour l'obtention de la carte VTC lors de la session qui se déroulera dans le courant du mois d'avril 2019.

Il est en effet souhaitable que les modalités de l'examen prennent en considération, les expériences acquises durant les 3 premières sessions, afin que l'obtention d'une carte VTC reflète un réel effort d'apprentissage et de connaissances, signe d'une re – qualification du métier, basée sur le mérite.

Il faut à cet égard rappeler que, jusqu'à présent, en plus du contenu élémentaire, l'intégralité des questions des examens a été diffusée par le PCTN sur sa page Internet, ouvert à tous les candidats. C'est pourquoi, nous avons assisté à un taux de réussite avoisinant les 80%. Même les candidats ne maîtrisant pas le français ont pu obtenir la carte VTC, en apprenant « par cœur ».

Cela a conduit, en plus d'une dévalorisation du métier de transport professionnel de personnes, à l'augmentation des violations de la LCR et de l'OTR 2, mettant en danger, non seulement la sécurité du chauffeur, mais surtout celle des passagers, piétons et autres conducteurs. Car au terme de chaque session, une moyenne de 200 nouveaux chauffeurs sont arrivés sur le marché, dans un secteur déjà saturé, engendrant ainsi une réelle précarité. Cela explique pour une part les violations de la loi, dans le but de réaliser un revenu minimum souvent inatteignable dans des conditions de travail normales.

Dans cet esprit, il est regrettable que, jusqu'à présent la commission d'examen n'ait pas pu exercer ses prérogatives comme le stipule l'article 7 de la RTVTC. Son rôle s'est à chaque fois limité à valider ce que le Service avait décidé, sans que les membres de la commission puissent apporter leur expertise dans l'élaboration d'examens avec les objectifs et le niveau requis.

Nous estimons donc aujourd'hui nécessaire d'apporter les modifications suivantes, tout en restant fidèle aux prescriptions indiquées dans les articles 7, 8 et 9 de la RTVTC :

1. Aucun affichage Internet des examens.
2. Epreuve de la loi : S'assurer que toutes les questions sont de type « QCM » (questions à choix multiples avec 3 réponses possibles par question). Augmenter le nombre de questions à 45 au lieu de 40 avec le même temps imparti qu'auparavant

3. Epreuve de la Topographie théorique : Prendre la même liste correspondante au taxi (730 adresses) puisqu'il n'existe aucune restriction là-dessus. Inclure dans l'épreuve au moins 10 itinéraires avec les principaux axes. Les candidats seront néanmoins exemptés des « débuts/fins » des rues, qui ne concernent que les candidats pour l'examen Taxi.
4. Changer les questions portant la PMR et soumettre le projet à la commission
5. Changer les questions portant sur la conduite écologique et soumettre le projet à la commission.
6. Modifier le barème des erreurs tolérées, afin de le rendre plus exigeant.

La date de la 4ième session n'étant pas encore annoncée dans la FAO, il est possible de décaler les examens de quelques semaines, ce qui permettrait de procéder aux modifications nécessaires, afin que les épreuves puissent répondre, aux exigences et niveau requis par le milieu professionnel des VTC.

La prise en considération de ce qui précède permettra aux commissaires VTC, lors de la séance de validation, de donner, en toute sérénité leur approbation, avec le sentiment du devoir accompli, non seulement à l'égard de la profession mais également envers les résidents du Canton et les usagers d'une manière générale.

Dans l'attente d'une réponse favorable, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur nos salutations distinguées.

Madame Karin SALM DARBOE
Commissaire VTC

Monsieur Nasr el Din HASSNAEIN
Commissaire VTC

ANNEXE 11

Association des Chauffeurs de Taxi
Sans Plaques à Genève – C.T.S.P.G.

c/o Estefanous Nessim
Chemin de Mouille – Galand 2D
1214 Vernier
Mobile : +41(0) 79 958 31 07
Comite.ctspg@gmail.com

Commission des Transports
Secrétariat générale du grand Conseil
Case Postale 3970
1211 Genève 3
Rue de l'Hôtel - de - Ville 2
1204 Genève

Propositions de modification de la Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC)

Préambule

Un projet de révision de la LTVTC de 2016 a été mis à l'étude. L'Association C.T.S.P.G. salue cette décision et souhaite apporter sa contribution à l'amélioration des dispositions légales.

Rappelons que la LTVTC s'était fixé les buts suivants, aux termes de son article 1 :

- Efficacité et qualité du transport
- Sécurité et ordre public
- Respect de l'environnement
- Loyauté des transactions et transparence des prix
- Prescriptions en matière de conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir
- Liberté économique

Pour que ces buts puissent être atteints, il faut que le législateur prévoie des modalités d'application adéquates, garantissant en particulier que le métier de chauffeur, pour le transport professionnel individuel, offre au candidat un réel projet d'avenir :

a. Par un environnement et des conditions dans lesquels l'exercice de l'activité procure une source de revenu suffisante et pérenne.
b. Par le droit et la possibilité qu'ont les **indépendants** du domaine, d'exercer librement leur métier.
c. Par des prescriptions claires en matière de conditions de travail et de normes sociales **lorsqu'il s'agit d'employé(e)s.**
d. Par le souci que soit respectée une éthique dans l'exercice pratique du métier de chauffeur pour le transport professionnel de personnes.

Or, si la LTVTC, adoptée le 13 octobre 2016, a réglementé l'évolution structurelle du secteur en incluant dans un cadre législatif les nouvelles technologies de diffusion de courses, elle

n'a pas instauré un encadrement efficace de l'exercice pratique des deux catégories de transport individuel de personnes, les Taxis et les VTC.

C'est pourquoi la révision de la loi répond au souhait du milieu professionnel dans son ensemble.

Application de la LTVC pendant deux ans et conséquences

L'application de la LTVTC s'est traduite par l'introduction des mesures suivantes :

1. Mise en place de deux sessions d'examens par an
2. Facilité des examens VTC jusqu'à la 4ième session (les candidats pouvaient accéder, sur le site du PCTN, à la liste exhaustive des questions inscrites au programme des examens, pour s'y préparer. A cela s'ajoutaient un contenu d'examen élémentaire et un barème de notation avantageux.)
3. Accès aux plaques d'immatriculation VTC sans vérification que le requérant remplit les conditions pour exercer en tant qu'indépendant, à l'inverse de la LTaxi, qui dresse une liste de conditions destinées à prouver l'éligibilité du requérant à demander une plaque d'immatriculation.
4. Remplacement, pour les Taxis, de la licence de taxi par un système d'AUADP qui ne confère à son détenteur aucun droit de propriété, ni de vente, ni de cession, les AUADP se renouvelant tous les six ans.
5. Fin des Taxi bleus (privés) et instauration d'un numérus clausus pour les AUADP.

Les conséquences de l'application de la LTVTC ont été les suivantes

1. La première conséquence est une explosion du nombre des titulaires de cartes professionnelles exerçant en tant que VTC et TAXI, une chute drastique des revenus, et une mise en danger de la sécurité :

Session	Catégorie	Inscrits	Acquis	Taux
Novembre 2017	Taxi	11	4	36%
	VTC	**455**	**396**	**90%**
Avril 2018	Taxi	57	27	47%
	VTC	**311**	**291**	**89%**
Octobre 2018	Taxi	61	24	39
	VTC	**271**	**179**	**66%**
Avril 2019	Taxi	114	62	54%
	VTC	**267**	**187**	**70%**
Octobre 2019	Taxi	89	45	50%

- Nombre de cartes professionnelles Taxi délivrées en 18 mois : 162
- Nombre de cartes professionnelles VTC délivrées en 18 mois : 1053 pour atteindre un total de 1552. **Soit une augmentation de 210% en 18 mois**.

La LTVTC, en favorisant l'arrivée massive de VTC, n'a pas pris en considération, d'une part, la politique cantonale promouvant l'extension des transports publics ni, d'autre part, une conjoncture économique du secteur enregistrant une baisse globale de la clientèle usagère des transports privés.

Elle a mis en concurrence les taxis, qui sont strictement réglementés, et les VTC, qui jouissent d'une large liberté, ce qui a compromis une concurrence loyale

Subissant directement cette nouvelle situation, les taxis ont vu leurs revenus baisser en moyenne de 30% à 40%, alors que leurs charges fixes restaient inchangées :

• Chiffre d'affaires moyen par mois :		6'000.-
• Charges fixes moyennes		
(Leasing, assurance, diverses cotisations et taxes)	./.	2'400.-
Revenu moyen brut avant charge sociales & impôts		**3'600.-**
• Charges sociales et impôts (moyenne)	./.	750.-
Revenu net moyen		**2'850.-**

Or, dans ce décompte, **une charge substantielle, supportée par les chauffeurs de taxi qui n'ont pas d'AUADP, est à ajouter. C'est la location des AUADP dans le cade de baux à ferme**, tels que les pratiquent leurs détenteurs.

Ainsi, pour cette frange de chauffeurs de taxi, la répartition des revenus / coûts devient la suivante :

• Chiffre d'affaires moyen par mois :	6'000.-
• Charges fixes usuelles	2'400.-
• **Coût moyen de location des AUADP**	**1'300.-**[i]
Revenu moyen brut avant charges sociales & impôts	**2'300.-**
• Charge sociales (réduites) et impôts (moyenne)	250.-
Revenu net moyen	**2'050.-**

On comprend que, dans de telles conditions, un chauffeur soit tenté d'enfreindre l'OTR 2 en ne respectant pas les heures de conduite prescrites par la loi, mettant **en péril sa propre sécurité, celle du passager et celle d'autrui.**

En plus d'être en infraction avec l'OTR 2, le chauffeur est contraint **de sacrifier une grande partie de ses cotisations sociales et assurances, avec toutes les répercussions néfastes en cas d'accident et de ressources insuffisantes, une fois arrivé à l'âge de la retraite**.

2. Une deuxième conséquence, grave, a été que l'introduction du système des AUADP, en raison de son caractère leur incessible, a bloqué net leur rotation entre les chauffeurs de taxi.

Car, en transformant les licences de taxi en AUADP, sans possibilité pour leur détenteur de s'en séparer moyennant une transaction commerciale raisonnable, **la LTVTC a empêché toute rotation naturelle, créant par là – même occasion un environnement propice à des pratiques abusives** :

- Les détenteurs des AUADP compensent l'incessibilité de celles - ci en les louant[i] à des conditions et prix excessifs[ii] (le nombre de demandeurs est d'autant plus élevé qu'il est favorisé par l'organisation de deux sessions d'examens par année).
- Les détenteurs peuvent arrêter d'exercer le métier de chauffeur au profit d'une autre activité, pendant que leurs AUADP sont louées.
- Certains, titulaires de plusieurs AUADP, cessent même de travailler, leur location assurant une rente avec un rendement annuel pouvant atteindre **1700%**[iii].

Le fait d'exploiter la situation de faiblesse d'un chauffeur nouvellement arrivé sur le marché, et dont cette activité constitue la seule source de revenu, peut conférer à ces pratiques **un caractère usuraire**.

Il va sans dire que cette **aberration engendrée par la LTVTC** accentue la précarisation des nouveaux chauffeurs qui se retrouvent pris en otages.

3. Troisième conséquence, selon l'article 25 du règlement d'exécution de la LTVTC, le requérant qui souhaite une AUADP doit s'inscrire sur une liste d'attente où l'inscription s'opère de manière chronologique, selon le jour et l'heure du dépôt de la requête.

En tête de cette liste, unique, figurent les requêtes **des chauffeurs déjà titulaires d'une ou plusieurs AUADP mais qui souhaitent en avoir plus. Ces chauffeurs sont donc prioritaires par rapport à ceux qui,** ne bénéficiant pas encore d'AUADP viennent ensuite seulement dans **la même liste**. Il s'agit notamment des nouveaux chauffeurs.

Or, il faut rappeler (voir Rapport du Conseil d'Etat RD 1327) que le nombre de cartes professionnelles de taxi émises sous l'égide de la LTVTC est d'environ environ 170, **que** le nombre de restitution d'AUADP, en moyenne par année, n'est que de 1 à 2, **que** le nombre de nouvelles cartes professionnelles de taxi est **d'environ 90 par année** et **que le liste d'attente compte environ 558 demandes**

Ces chiffres mettent en évidence l'**aberration engendrée par la LTVTC**. En effet, le premier chauffeur sans AUADP ayant obtenu sa carte professionnelle de taxi sous le régime de cette loi ne peut espérer recevoir son AUADP avant **200 ans** dans le meilleur des cas!!!

4. Le rapport du Conseil d'Etat RD 1327, qui se prononce sur le bilan intermédiaire de la LTVTC, dresse un constat renforçant ce qui a été évoqué ci-dessus, tout en pointant d'autres lacunes de la loi. Ce constat souligne la nécessité d'y apporter des réformes, en particulier sur les points suivants :

    a. Au point 3 (« Contexte ») :

        i. Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent être soumises à un contrôle de l'Etat avant d'être autorisées à mener leur activité dans le secteur.

        ii. Les conditions d'accès VTC et Taxi doivent être révisées pour qu'il soit mis fin à l'inégalité de traitement actuelle.

        iii. L'exercice des métiers de chauffeurs Taxi et VTC doit être encadré afin que soit maintenue entre eux une concurrence loyale.

    b. Au point 4 (« Evolution des revenus des chauffeurs de taxis et de VTC »)

        i. La situation conjoncturelle dans son ensemble a contribué à la baisse des revenus des taxis.

        ii. La location des AUADP à des prix démesurés augmentent la précarisation des chauffeurs, qui sont obligés d'augmenter leur temps de travail pour espérer réaliser le minimum requis journalièrement.

c. Au point 7, let. a, c, et e (« Principaux points de tensions au sein du secteur ») :

i. Environnement propice à une concurrence déloyale des VTC : non-paiement des cotisations solciales et maraudage électronique.

ii. Le régime actuel des AUADP freine presque totalement leur rotation et favorise leur location dans des conditions abusives.

iii. Examen pour les VTC trop peu sélectif

Le projet de révision de la LTVTC

Constatant les distorsions causées par la LTVTC dans sa teneur actuelle, la C.T.S.P.G a proposé dès le début des consultations du DSES avec les milieux professionnels, des amendements susceptibles de rendre la loi plus équilibrée et juste. L'objectif est que le métier du transport professionnel de personnes soit plus attractif, avec des transactions transparentes, un cadre de collaboration loyale et que soient sauvegardées les exigences de la sécurité.

Les amendements proposés répondent directement aux problématiques soulevées par le rapport du Conseil d'Etat :

1. La C.T.S.P.G. confirme les dispositions développées dans son courrier du 30 octobre 2019, fixant un cadre dans lequel tous les intervenants du transport professionnel individuel, sont définis **avec une grande rigueur**. Cela contribuera, en effet, à régler chaque situation avec un maximum de précision. Il s'agit donc considérer ce qui suit :

a. L'article 5 du projet de loi, qui correspond à l'article 4 de l'actuelle LTVTC, doit intégrer nos propositions relatives à l'article 4 lettres c, d, e et f, à savoir :

i. Définir ce qu'est un **chauffeur indépendant de taxi** et, dans la mesure où il est au bénéfice d'une AUADP soumise à un numérus clausus, lui faire obligation d'exercer personnellement et exclusivement son métier de chauffeur.

ii. Définir ce qu'est un **chauffeur indépendant de VTC** et, par opposition au chauffeur indépendant de taxi, lui laisser la faculté de travailler à temps partiel ou sur commande.

iii. Etablir une claire différenciation entre l'entreprise de transport de Taxi et l'entreprise de transport VTC.

b. Dans le prolongement du point a, nous émettons des réserves quant à l'article 27 al. 4 et 5. Nous partons du principe qu'un détenteur **d'une** AUADP doit être l'utilisateur exclusif de celle-ci étant donné le nombre limité des autorisations. Partager la même AUADP avec un autre chauffeur indépendant limiterai la liberté d'exercice et la gestion de temps des deux chauffeurs. En revanche, le chauffeur peut se constituer en société de transport et mettre à disposition de celle-ci son AUADP au profit de plusieurs chauffeurs ayant le statut d'employés.

c. L'article 13 al.2 du projet, qui correspond à l'article 25 de la RTVTC, prévoit de soumettre l'attribution des AUADP à des critères objectifs et non discriminatoires. La définition de ces critères sera dès lors essentielle, étant rappelé que le nombre de chauffeurs inscrits sur la liste d'attente est d'environ 550, que seulement 1 à 2 plaques par an sont restituées, que le premier chauffeur sans AUADP inscrit sur la liste d'attente apparaît **aux environs du 300ème rang de ladite liste.**
La scission de la liste d'attente actuelle en deux liste dont l'une comprendre exclusivement les chauffeurs sans AUADP devient une nécessité leurs donner la priorité

Comme on le voit, les critères appliqués doivent être choisis de manière à éliminer définitivement les aberrations qui frappent durement les nouveaux chauffeurs. Il est à noter qu'à l'époque de la LTaxi, un chauffeur pouvait raisonnablement espérer avoir sa licence dans un délai de 6 ans maximum, car le système permettait une rotation naturelle des licences à hauteur de 20 à 30 par an.

Il appartient à l'Etat de remédier à cette injustice engendrée par la LTVTC, en créant un mécanisme qui donne la priorité aux chauffeurs sans plaques.

2. Dans le rapport RD 1327 du Conseil d'Etat, ont été reconnus, d'une part, la rotation insuffisante des AUADP et, d'autre part, les prix abusifs pratiqués pour leur location par la plupart des détenteurs d'AUADP.

Notre courrier du 28 janvier 2020 énonce de façon détaillée nos propositions pour résoudre ces deux problématiques. Nous demandons notamment que soit privilégié le statut de chauffeur salarié, que l'octroi et le maintien d'une AUADP soient subordonnés à la condition de son utilisation effective par le titulaire, que l'Etat fixe les modalités du bail à ferme régissant la location des AUADP.

Ces modalités doivent empêcher les abus constatés dans la location des AUADP en instaurant un barème raisonnable. Elles doivent également :

- Permettre aux détenteurs d'AUADP désireux de louer leurs plaques de le faire en toute transparence.
- **Empêcher les menaces de résiliation abusive des beaux à ferme des AUADP, dans la mesure où l'augmentation de prix des locations ne serait pas acceptée.**
- Permettre aux détenteurs, au travers d'une transaction commerciale, de céder leurs AUADP **à l'échéance de la période d'autorisation.**
- S'assurer que toute transaction commerciale portant sur la cession d'une AUADP à son échéance, respecte un barème et un plafond de prix définis par la loi.

- S'assurer que toute transaction de cession est prioritairement proposée à un employé ou un chauffeur sans AUADP afin d'absorber la liste d'attente.
- **Instaurer en faveur de l'Etat** un droit de regard de toute transaction moyennant un émolument.

Genève, août 2020

Président

Nasr El Din HASSANEIN

Association des Chauffeurs de Taxi Sans Plaques à Genève – C.T.S.P.G.

Annexes (5) :

- 1 : Courrier 28 janvier 2020 (+ 3 annexes) à Monsieur le Magistrat Mauro POGGIA
- 2 : Courrier 30 octobre 2019 à Madame Infrid UNTERLERCHNER (OCIRT)
- 3 : Courier 30 janvier 2020 au Monsieur Richard ANDEREGG (PCTN)

[redacted]

[i] La légalité de cette pratique est contestée étant donnée la spécificité des AUADP qui ne confère aucun droit de propriété à son détenteur et de surcroit lui interdit tout enrichissement en dehors des prescriptions de LTVTC

[ii] Les prix de location ont atteint avant la période du COVID- 19 les 2000.-CHF par mois. Actuellement la moyenne se situe aux alentours de 600.-CHF, ce qui reste un prix extrêmement élevé dans le contexte actuel.

[iii] La location a atteint 2000.-CHF par mois avant le COVID – 19. Sachant que la jouissance d'AUADP ne coûte à son titulaire que la taxe annuelle de 1'400.-CHF, le bénéfice net dégagé par la location est de 12x2000=24'000.-.Ce qui constitue un rendement de (24'000/1'400)x100=1700%

ANNEXE 12

JCN

(2)

Jean-Claude NICOLE
Titulaire du brevet d'avocat
Licencié en sciences commerciales
Avenue Cardinal-Mermillod, 36
1227 Carouge / Genève
Tél. : 022 550 10 91 / Fax : 022 550 10 92
E-mail : jcn.jeanclaudenicole@gmail.com

Madame Ingrid UNTERLERCHNER
Juriste auprès de la direction générale
de l'OCIRT
Greffière – Juriste de CRCT
Rue David-Dufour, 5
Case postale 64
1211 GENEVE 9

Genève, le 30 octobre 2019

Conc. : LTVTC et RTVTC

Madame,

Par son courrier du 14 crt., l'Association des Chauffeurs de Taxi Sans Plaques à Genève, la C.T.S.P.G., vous a informé de sa constitution.

Mandaté par le Comité de l'Association, je suis aujourd'hui chargé de vous transmettre les propositions de l'Association pour la révision de la LTVTC ainsi que du RTVTC.

Ces propositions sont contenues dans les deux documents joints, à savoir :

1. Loi sur,les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) :
   - Propositions de modification de la loi
   - Commentaire des modifications proposées

2. Règlement d'exécution de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (RTVTC) :
   - Propositions de modification du règlement
   - Commentaire des modifications proposées

Les représentants de l'Association restent à disposition en tant que de besoin et espèrent avoir apporté, par ces lignes, une contribution positive aux travaux de révision de la loi et du règlement.

Comme cela avait été le cas pour la lettre précitée du 14 crt., dans un même souci d'information et de transparence, un courrier est adressé parallèlement à Monsieur le Conseiller d'Etat Mauro Poggia, président du DSES, ainsi qu'à Monsieur Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN.

En vous remerciant de votre attention, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations respectueuses.

Me Jean-Claude NICOLE

Annexes : ment. (2)

Association des Chauffeurs de Taxi Sans Plaques à Genève – C.T.S.P.G.

Propositions de modification de la Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC)

Article 4, lettre c (nouvelle teneur de la lettre c – nouvelle disposition) :

« chauffeur indépendant taxi» : toute personne qui se consacre à plein temps et pour son propre compte à l'activité de transporteur, en utilisant pour cela l'autorisation dont il bénéficie, à l'exclusion de tout tiers;

Article 4, lettre d (nouvelle teneur de la lettre d – nouvelle disposition) :

« chauffeur indépendant VTC » : toute personne qui se consacre à plein temps ou à temps partiel et pour son propre compte à l'activité de transporteur;

Article 4, lettre e (nouvelle teneur de l'ancienne lettre c) :

« exploitant d'entreprise de transport taxi »: toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du Code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, et qui met à la disposition des chauffeurs employés la ou les voitures utilisées, pour lesquelles il détient l'autorisation de l'usage accru du domaine public; l'utilisation des voitures au bénéfice des autorisations ne peut avoir lieu que dans le cadre d'un contrat de travail;

Article 4, lettre f (nouvelle disposition) :

« exploitant d'entreprise de transport VTC » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, loue à des chauffeurs indépendants VTC les voitures qu'ils utilisent pour l'exercice de leur activité de transporteur;

Article 4, lettre g (ancienne lettre d dans sa teneur inchangée)

« diffuseur de courses » : ancienne lettre d dans sa teneur inchangée

Article 11, chiffre 1 (nouvelle teneur) :

« Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Elles sont personnelles et incessibles. Les attributions ont lieu sur la base d'une liste d'attente instituée à cet effet. »

Article 12, chiffre 2, lettre c (nouvelle teneur) :

« son titulaire n'en fait pas usage pendant trois mois consécutifs de façon effective, sauf en cas d'incapacité totale de travail dûment attestée ; »

Commentaire des modifications proposées :

Remarque générale :

Nous demandons que soit donnée une définition de tous les intervenants susceptibles d'être actifs dans le domaine du transport, afin que chaque situation puisse être réglée avec un maximum de précision.

Article 4, lettre c : Le chauffeur taxi qui n'est pas l'employé d'un exploitant d'entreprise de transport doit pouvoir exercer son activité de transport en tant qu'indépendant. Dans la mesure où il bénéficie pour cela d'une autorisation d'usage accru du domaine public, autorisation qui n'est délivrée qu'en nombre limité, il est indispensable et normal qu'il exerce ladite activité à plein temps et à titre personnel exclusivement, sans pouvoir conférer à un tiers l'usage de l'autorisation.

Article 4, lettre d : Par opposition, un chauffeur indépendant VTC, dont le statut social est différent de celui du chauffeur indépendant taxi, doit pouvoir travailler selon un horaire flexible, étant entendu que son activité ne s'inscrit pas dans le cadre d'un « numerus clausus ».

Article 4, lettre e : Dans le cadre d'une entreprise de transport taxi, seuls des chauffeurs liés par contrat de travail doivent utiliser les voitures au bénéfice d'autorisations de l'usage accru du domaine public. Le recours à des chauffeurs indépendants ne doit pas être autorisé étant donné que ne sont pas réglementées les modalités selon lesquelles les autorisations seraient mises à leur disposition.

Article 4, lettre f : De la même manière qu'une disposition régit l'exploitant d'entreprise de transport taxi, le statut de l'exploitant d'entreprise de transport VTC doit être également défini.

Article 11, chiffre 1 (nouvelle teneur) : La liste d'attente revêt une importance prépondérante dans le système d'attribution des autorisations d'usage accru du domaine public, Il est dès lors nécessaire que son principe soit ancré dans la loi pour être explicité dans le règlement.

Article 12, chiffre 2, lettre c (nouvelle teneur) : Il est souligné à nouveau que, le nombre d'autorisation délivrées pour un usage accru du domaine public étant limité, il est indispensable qu'elles soient effectivement utilisées. Trois mois d'inutilisation sont déjà une très longue période, en l'absence d'une incapacité de travail, ce d'autant plus que cette disposition vise principalement les chauffeurs taxi indépendants. Les entreprises de transport taxi, en effet, assurent le remplacement des chauffeurs en cas d'incapacité de travail.

Octobre 2019

Association des Chauffeurs de Taxi Sans Plaques à Genève – C.T.S.P.G.

Propositions de modification du Règlement d'exécution de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (RTVTC)

Article 8, chiffre 1, lettre d (nouvelle teneur) :

« connaissances à un niveau équivalent à B 2 en français et à A 2 en anglais; »

Article 13, chiffre 1 (nouvelle teneur) :

« Le service organise une session d'examens par année. Les date, lieu de la session et délai d'inscription sont annoncés dans la Feuille d'avis officielle de la République et canton de Genève ainsi que sur le site Internet du service. »

Article 25, chiffre 3 (nouvelle teneur) :

« La délivrance des autorisations d'un usage accru du domaine public a lieu au fur et à mesure que des immatriculations se libèrent. L'attribution des autorisations se fait par ordre chronologique d'inscription dans la liste d'attente, la priorité étant accordée aux personnes qui ne sont pas encore au bénéfice d'une telle autorisation. Dès qu'une immatriculation se libère, le service en informe la personne prioritaire par courrier recommandé, et l'invite à déposer une nouvelle requête, dans un délai de 30 jours. La personne est réputée renoncer à la délivrance d'une autorisation d'usage accru du domaine public si elle ne dépose pas de nouvelle requête dans le délai imparti. »

Commentaire des modifications proposées :

Article 8, chiffre 1, lettre d (nouvelle teneur) : Il est normal que l'exigence concernant les connaissances en français soient supérieures à celles valables pour l'anglais.

Article 13, chiffre 1 (nouvelle teneur) : Une session d'examens annuelle est suffisante, quel que soit le nombre de candidats inscrits.

Article 25, chiffre 3 (nouvelle teneur) : Il est juste et équitable que soient prioritaires, dans l'attribution des autorisations correspondant aux immatriculations qui se libèrent, ceux qui n'en sont pas encore titulaires. Car l'objectif ne doit pas être d'accumuler dans de mêmes mains des autorisations sans lesquelles ceux qui n'en disposent pas sont empêchés de travailler. Cela est d'autant plus vrai qu'il n'appartient pas à l'Etat de favoriser l'accaparement des autorisations au profit de personnes, qui acquièrent de la sorte la possibilité d'en exploiter l'utilisation au gré d'accords conclus avec des chauffeurs indépendants taxi souvent contraints d'accepter des conditions usuraires (mise à disposition de l'autorisation à des prix exorbitants, facturation de frais excessifs, pressions exercées sur des personnes prêtes à y céder afin d'obtenir le droit de travailler).

Octobre 2019

Remarques sur le Projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) – H 1 131
de l'
Association des Chauffeurs de Taxi Sans Plaques à Genève (C.T.S.P.G)

Projet de loi PL 12649 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de l'Association C.T.S.P.G	Position du département
Art. 5 Définitions *Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par :* *a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »;* *b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi »;* *c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code*	a. L'article 5 du PL (qui correspond à l'article 4 de l'actuelle LTVTC, doit intégrer les propositions relatives à l'article 4 lettres c, d, e et f, à savoir Définir ce qu'est un **chauffeur indépendant de taxi** et, dans la mesure où il est au bénéfice d'une AUADP soumises à un numerus clausus, lui faire obligation d'exercer personnellement et exclusivement son métier de chauffeur. Définir ce qu'est un **chauffeur indépendant de VTC** et, par opposition au chauffeur indépendant de taxi, lui laisser la faculté de travailler à temps partiel ou sur commande. Etablir une claire différenciation entre l'entreprise de transport de taxi et l'entreprise de transport VTC.	Le département ne comprend pas cette remarque dans la mesure ou précisément l'article 5 énonce ces distinctions.

Projet de loi PL 12649 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de l'Association C.T.S.P.G	Position du département
des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou met une ou plusieurs voitures à la disposition d'une entreprise, respectivement à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants; *d) « exploitant d'entreprise de diffusion de courses » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course.*		
Article 27, al.4 et 5 ***Art. 27 Obligations générales*** ***Principes*** *[1] Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.* *[2] Tout exploitant doit s'assurer que les voitures utilisées ou louées dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution.* *[3] L'exploitant offrant des services de transport doit en outre s'assurer, en sa qualité de dirigeant*		

Projet de loi PL 12649 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de l'Association C.T.S.P.G	Position du département
effectif, que ses chauffeurs respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution. ***Mise à disposition de taxis*** *[4] Lorsque la relation entre un exploitant au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public et un chauffeur n'est pas soumise à un contrat de travail au sens de l'article 319 CO ou de l'article 10 LPGA, la mise à disposition d'un taxi n'est autorisée qu'aux conditions suivantes:* *a) elle doit être annoncée auprès de l'autorité cantonale compétente;* *b) ses conditions doivent faire l'objet d'un contrat écrit et elle ne doit pas procurer à l'exploitant un rendement excessif;* *[5] Si la mise à disposition mentionnée à l'alinéa 4 porte sur un taxi dont l'exploitant partage l'usage avec un autre chauffeur, elle est soumise aux conditions additionnelles suivantes:* *a) elle ne peut être accordée qu'à un seul autre chauffeur* *b) l'exploitant, titulaire de l'autorisation d'usage accru du domaine public, doit pouvoir justifier en tout temps qu'il est personnellement l'utilisateur principal de son taxi;* *[6] Le Conseil d'Etat fixe le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif.*	Dans le prolongement du point a., nous émettons des réserves quant à l'article 27 al. 4 et 5. Nous partons du principe qu'un détenteur d'une AUADP doit être l'utilisateur exclusif de celle-ci étant donné le nombre limité des autorisations. Partager la même AUADP avec un autre chauffeur indépendant limiterait la liberté d'exercice et la gestion de temps des deux chauffeurs. En revanche, le chauffeur peut se constituer en société de transport et mettre à disposition de celle-ci son AUADP au profit de plusieurs chauffeurs ayant le statut d'employés.	Le département adhère à cette remarque. Il va déposer un amendement précisément dans le sens de celle-ci.

Projet de loi PL 12649 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de l'Association C.T.S.P.G	Position du département
Article 13, al. 2 ***Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public*** ***Principes*** *[1] Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.* *[2] Elles sont attribuées moyennant respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires.* *[3] Les autorisations d'usage accru du domaine public et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles. L'article 27, alinéas 4 et 5 de la présente loi régit la mise à disposition de voitures de taxis.* *[4] Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement et détermine les modalités d'attribution.* ***Conditions de délivrance*** *[5] L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans, lorsque le requérant :* *a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions de délivrance;*	L'article 13 al. 2 du projet, qui correspond à l'article 25 de la RTVTC, prévoit de soumettre l'attribution des AUADP à des critères objectifs et non discriminatoires. La définition de ces critères sera dès lors essentielle, étant rappelé que le nombre de chauffeurs inscrits sur la liste d'attente est d'environ 550, que seulement 1 à 2 plaques par an sont restituées, que le premier chauffeur sans AUADP inscrit sur la liste d'attente apparaît **aux environs du 300ème rang de ladite liste**. **La scission de la liste d'attente actuelle en deux listes dont l'une comprendra exclusivement les chauffeurs sans AUADP devient une nécessité leur donner la priorité**.	Le département entend revoir les critères de la liste d'attente à l'aune notamment de cette remarque.

Projet de loi PL 12649 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de l'Association C.T.S.P.G	Position du département
b) n'a pas, en qualité de chauffeur ou d'exploitant d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution; *c) s'est acquitté, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36 de la présente loi.* *[6] Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.* ***Conditions de renouvellement*** *[7] L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque :* *a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation;* *b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées.* ***Révocation*** *[8] Le département révoque les autorisations lorsque :* *a) l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie;* *b) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante en violation de l'interdiction mentionnée à l'alinéa 3 ou une voiture de taxi en violation des conditions fixées à l'article 27, alinéas 4 et 5 de la présente loi et de son règlement d'application.* ***Caducité*** *[9] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :* *a) son titulaire y renonce par écrit;*		

Projet de loi PL 12649 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de l'Association C.T.S.P.G	Position du département
b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance; *c) son titulaire n'en fait pas un usage effectif, pendant 6 mois consécutifs, sauf en cas d'incapacité totale de travail provisoire dûment attestée par un certificat médical;* *d) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus;* *e) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force.* ***Dépôt des plaques d'immatriculation*** *[10] En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer.*		

ANNEXE 14

fégaph
Fédération Genevoise des Associations de Personnes Handicapées et de leurs proches

« Taxis et voitures de transport avec chauffeur (TVTC) : Projets de loi 12649 et 12562 et Bilan Intermédiaire RD 1327 »

Papier de position

audition par la commission des transports du Grand Conseil, 1e septembre 2020

Représentants : - Olivier Dufour, (CFRGe) et Membre du Bureau du Conseil de la FéGAPH, Membre de la Commission d'examens de chauffeurs TVTC ;
- Jean-Luc Widler, vice-président de la Fégaph, représentant de la FSA.

Vivre avec des capacités différentes de la majorité des gens, notamment sur le plan moteur, ne doit pas obliger à ne pouvoir se déplacer que les journées de semaine, avec des « transports adaptés », disponibles uniquement sur réservation préalable de 24 à 48h, et à des prix clairement supérieurs à ceux des taxis publics…

c'est pourquoi la FéGAPH s'engage toujours pour des taxis accessibles !

Les « *États parties* ont la responsabilité de prendre *des mesures efficaces pour assurer la mobilité personnelle des personnes handicapées, dans la plus grande autonomie possible, y compris en : a) facilitant la mobilité personnelle des personnes handicapées selon les modalités et au moment que celles-ci choisissent, et à un coût abordable* » indique la « Convention des droits des personnes handicapées » (CDPH, Art. 20) de droit supérieur en Suisse depuis le printemps 2014.

À Genève, la Constitution prévoit (art. 16) que les équipements et prestations destinées au public doivent être accessibles également aux personnes handicapées. C'est à la fois un droit justiciable et un mandat aux autorités (art. 41 Cst. GE).

Le Conseil de la FéGAPH, représentant plus de vingt associations d'entraide regroupant plus de 2300 personnes, estime que continuer à prévoir seulement de faibles incitations financières et uniquement pour les taxis (pas pour les véhicules de transports avec chauffeur) ne suffit pas à garantir le respect de la norme constitutionnelle et nous appelons le Grand Conseil à corriger dans ce sens le présent projet de loi. Les bases juridiques sont tout à fait claires pour une telle évolution et les associations d'entraide ne comprendraient pas que le législateur continue à si peu en tenir compte.

Pour cela, les nouveaux véhicules -taxis et vtc- doivent être obligatoirement accessibles, puis, dans un délai raisonnable, l'ensemble du parc. D'aucun juge cette demande

FéGAPH - Fédération genevoise d'associations de personnes handicapées et de leurs proches
p.a. insieme-Genève, 7, rue de la Gabelle, 1227 Carouge
courriel : info@fegaph.ch / www.fegaph.ch

irréaliste, démesurée ? Et pourtant, nombre de villes, de stature internationale ou non, ont rendu obligatoires l'utilisation de véhicules accessibles. Que ce soit Londres, Toronto, New-York, Madrid, et bien d'autres villes ont mis en place des politiques favorables aux personnes vivant avec des incapacités pour qu'elles aient une plus grande liberté d'aller et venir comme tout un chacun.

Concernant les 3 textes en discussions devant cette Commission :

a) PL12526, « **OBLIGATION AUX ENTREPRISES DE TRANSPORTS TAXIS ET VTC DE RESPECTER DROIT DU TRAVAIL ET CHARGES SOCIALES DUES » :**

Ce n'est pas un thème de compétences de la Fégaph. Notre fédération ne se prononce pas sur des modèles économiques des entreprises de transport. Par contre, nous sommes à dispositions de toutes les entreprises de transports taxis, VTC, adaptés, Tpg pour expliquer nos attentes concernant l'accès aux transports publics ou privés, accès économiques, accès sécuritaires, accès confort, etc.

b) **RD 1327, « BILAN INTERMÉDIAIRE SUR APPLICATION LTVTC » :**
Ce rapport est décevant. En effet, alors qu'étaient introduites diverses mesures en faveur des personnes PMR et PFR, quel que soit l'âge de ces personnes, et des familles, ce sujet n'est nulle part traité. Cela est d'autant plus surprenant que notre fédération, partie prenante de la mise en oeuvre de la LTVTC, a fait part de son avis dans cette procédure de bilan !
La Fégaph se demande parfois si l'égalité des personnes vivant avec des capacités différentes est une préoccupation du Conseil d'État hors de la question de l'hébergement qui concerne moins de 10% de ces personnes ?

c) **PL 12649, « Loi sur les taxis et véhicules de transport avec chauffeur »**
Comme nous l'indiquons dans l'introduction, le point principal est l'absence d'une politique volontariste en faveur des personnes vivant avec des capacités différentes afin de faire diminuer clairement une situation discriminatoire, à défaut de la faire cesser.

Nos observations et propositions sont présentées dès la page suivante.

FéGAPH - Fédération genevoise d'associations de personnes handicapées et de leurs proches
p.a. insieme-Genève, 7, rue de la Gabelle, 1227 Carouge
Courriel : info@fegaph.ch | www.fegaph.ch

Fégaph **Taxis et véhicules de transport avec chauffeur - Papier de position** sept. 2020

Nos observations et propositions sont les suivantes :

PROJET de LOI PL12649 - 20200226 **Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur** **(LTVTC) H 1 31**	**NOS REMARQUES et PROPOSITIONS**
Art. 1 But Ancien al. 2 *« Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois. »*	Nous proposons de reprendre l'al. 2 de la Loi actuelle posant que le service de taxis est un service public et qu'un des buts de la loi est bien de le promouvoir tant pour sa qualité que pour son efficience.
Art. 2 Champ d'application « [2] *La présente loi ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié :* *a) aux personnes en situation de handicap; »*	La lettre a) de cet alinéa reprend l'art. 4 (al.1, litt. c) de l'OTR 2 et est problématique pour notre Fédération. En effet, cette disposition indique que les chauffeurs transportant certaines « catégories » de personne ne sont pas soumis à certaines exigences de la loi sur la durée de travail des chauffeurs ! Notre demande de longue date est que cette situation soit clarifiée par un avis de droit car il n'est pas acceptable que les services de transports adaptés soient soumis à aucune loi d'encadrement de leur activité et leurs chauffeurs ne soient pas considérés comme de chauffeurs de VTC.
Art. 5 Définitions « a) *« taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »;* b) *« voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels,… »*	Si les taxis et les VTC sont conduits par des chauffeurs *« se mettant à la disposition de tout public »*, nous nous demandons alors comment cela se fait-il qu'une partie de ce public ne peur justement pas accéder à ces véhicules ? D'autant plus que l'examen de chauffeur précise bien (Art. 8) qu'une des matières d'examen est : *« les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap; »*

FéGAPH - Fédération genevoise d'associations de personnes handicapées et de leurs proches
p.a. insieme-Genève, 7, rue de la Gabelle, 1227 Carouge
Courriel : info@fegaph.ch | www.fegaph.ch

Art. 18 Obligations relatives aux voitures Introduire que al. 1 « *1 an après l'entrée en vigueur de la loi, tout véhicule neuf doit pouvoir transporter une personne handicapée assise sur sa chaise roulante et être dûment équipé pour faciliter l'installation des personnes malvoyantes ».* al. 2 *« 10 ans après l'entrée en vigueur de la loi, aucun véhicule non accessible comme indiqué à l'alinéa 1 ne sera autorisé à l'exploitation ».* Introduire l'obligation pour les véhicules neufs d'un équipement adéquat, par exemple : 1. ~~*« le taxi doit pouvoir transporter une personne handicapée assise sur sa chaise roulante;*~~ 2. *l'espace minimum réservé à la chaise roulante et à son occupant est de 1,35 m de hauteur exigée, 0,70 m de largeur et 1,30 m de longueur;* 3. *l'espace réservé à la chaise roulante doit être inséré à l'arrière du véhicule parmi les sièges et autres passagers. L'espace réservé à la chaise roulante doit pouvoir être affecté à l'usage d'une personne valide au moyen d'un siège rabattable;* 4. *l'accès au véhicule doit se faire au moyen d'une rampe à pente douce ou par élévateur;* 5. *la hauteur du plancher du véhicule doit être adaptée pour le confort de l'usager;* 6. *en cas de mise en œuvre d'une rampe d'accès, la longueur de celle-ci sera limitée et l'inclinaison de la rampe ne peut être supérieure à 22%;* 7. *le taxi doit pouvoir assurer une visibilité latérale suffisante aux personnes transportées;* 8. *le taxi doit pouvoir assurer une hauteur libre minimum de 1,24 m à la porte arrière;* 9. *le véhicule taxi doit offrir au passager assis sur sa chaise roulante une sécurité optimale. A cette fin, la chaise roulante doit être arrimée au moyen d'un système de fixations au sol à verrouillage rapide, pouvant résister en cas de choc. Les sièges des passagers valides peuvent être utilisés pour limiter tout déplacement latéral de la chaise roulante à l'intérieur du véhicule;* 10. *une ceinture de sécurité doit être prévue pour la personne à mobilité réduite;* 11. *le taxi ne doit présenter aucun signe distinctif extérieur signalant qu'il transporte des personnes handicapées en chaise roulante, à l'exception du symbole international d'accessibilité (art. 70.2.1 3° du Code de la route);* 12. *le taxi doit être au service de tous, c'est-à-dire, tant pour le transport des personnes handicapées en chaise roulante que le transport de personnes valides. Toutefois, pour ce type de véhicule, quand l'exploitant reçoit plusieurs appels (personne non valide et valide), il doit donner priorité aux PMR, quelque soit la course. »*	Alors que l'article 19 suivant énonce bien que le chauffeur *« a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap. »*, rien n'est indiqué dans cet article 18, ou 21, quant aux obligations concernant les voitures qui devraient permettre cet accueil ! Les principes de base étant l'accessibilité sans transbordement pour les personnes en fauteuil et la possibilité pour les personnes vivant avec de capacités sensorielles différentes d'accéder facilement dans le taxi et de pouvoir communiquer avec le chauffeur. Le Conseil d'État définit les normes d'accessibilité en se basant sur les recommandations internationales et les normes déjà adoptées à l'étranger. Comme déjà proposé depuis 2015, afin d'encourager des chauffeurs et des entreprises de transport de taxis à s'engager avec des véhicules accessibles aux PMR et PFR, des incitatifs doivent être mis en place que nous indiquons à l'article 36 plus bas.

FéGAPH - Fédération genevoise d'associations de personnes handicapées et de leurs proches
p.a. insieme-Genève, 7, rue de la Gabelle, 1227 Carouge
Courriel : info@fegaph.ch | www.fegaph.ch

Libellé en vigueur à Namur, (Belgique), 2020 https://www.namur.be/fr/ma-ville/administration/services-communaux/service-juridique-general/reglements/reglement-communal-sur-lexploitation-des-services-de-taxis	
Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients Libellé actuel dans le Règlement *« Le fait qu'un client se présente avec un chien d'assistance ne constitue pas un motif de refus de course. »*	S'agissant des obligations des chauffeurs en général, nous demandons que soit précisé dans la Loi et non dans le Règlement l'obligation d'accepter les « chiens d'assistance » (chiens guides d'aveugles comme tout autre chien d'assistance dûment identifiable). Ce poiun t n'est pas « accessoire » et les associations ont connaissance de problèmes récurrents avec l'accès des chiens d'assistance dans des taxis. Et, malheureusement, les personnes concernées ne font pas systématiquement remonter cela vers les compagnies ou vers les associations au moment où cela se passe, mais plus tard, sans pouvoir donner des informations précises sur le véhicule etc.
Art. 34 Consultation et participation des milieux professionnels *« Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire, les représentants désignés par les milieux des usagers, notamment ceux des clients à besoisn particuliers »*	Notre Fédération salue cette nouvelle disposition et, à l'instar de ce que promeut notre Constitution cantonale et la Convention de l'ONU pour les personnes handicapées, nous demandons que soient inclus dans cet article un nouvel alinéa et une modification du titre en conséquence.
Art. 36 Taxe annuelle 4 *« Le Conseil d'État prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation. »*	Comme nous l'avons déjà dit, Cette incitation est insuffisante et la pratique depuis 2017 a clairement montré qu'elle n'avait que peu d'effets sur l'évolution de la flotte des taxis et VTC vers des véhicules accessibles et utilisables par tous et toutes. Aussi, nous demandons que cet alinéa soit modifié ainsi : *« Le Conseil d'État engage une politique incitative de soutien à l'acquisition de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant ».* Le règlement permettra de définir divers moyens incitatifs, que ce soit une somme allouée et/ou d'autres mesures incitatives ; par exemple, certaines villes ont créé des licences particulières (à Genève « autorisation ») attestant que les dits véhicules sont dûment équipés et leurs chauffeurs dûment formés. La Fégaph étant disponible pour travailler sur ce sujet et analyser avec les services concernés les diverses pratiques connues appliquées dans d'autres villes.

En vous remerciant, Mesdames et Messieurs les député-e-s de votre attention, nous restons bien sûr disponibles pour répondre à vos questions lors de cette audition et ultérieurement.

FéGAPH - Fédération genevoise d'associations de personnes handicapées et de leurs proches
p.a. insieme-Genève, 7, rue de la Gabelle, 1227 Carouge
Courriel : info@fegaph.ch | www.fegaph.ch

Pour rappel :

Pour la Fégaph[1], le cadre de son travail est la « Convention pour les droits des personnes handicapées » (CDPH) de l'ONU (2006), en vigueur en Suisse depuis mai 2014. Le droit suisse en vigueur est bien sûr la Constitution fédérale dans son article 8 sur l'égalité[2] et la Loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées » (LHand, et ses diverses ordonnances et règlements d'application, dont les buts devraient être atteints à la fin de 2023[3]). Et, bien entendu, les articles 16 et 209, principalement, de notre Constitution cantonale ainsi que la LIPH.

La situation dans notre pays n'est pas bonne, selon les organisations représentants les personnes handicapées, comme l'a montré le Rapport alternatif d'Inclusion handicap à l'été 2017, bien nommé « La Suisse handicape »[4] !

La Fégaph, comme vous le savez Mesdames et Messieurs les députés, a publié un Manifeste 2018-2023 « Pour faciliter la vie des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite : le canton de Genève s'engage »[5] pour lequel plusieurs d'entre vous se sont engagé-e-s et nous les en remercions.

La Fégaph est active dans la mise sur pied de solutions aux difficultés et problèmes rencontrés quotidiennement par les membres des associations fédérées soit en soutenant les actions des ses associations membres soit en menant des actions elle-même suite aux décisions de son Conseil.

Par exemple, la Fégaph :

a) collabore depuis 1 an maintenant avec le direction de l'exploitation des Tpg en pratiquant des audits d'utilisation des transports publics chaque trimestre afin d'adapter, voire modifier la formation des conducteurs ;
b) est associée aux travaux de mise en œuvre et de suivi de la loi LTVTC (préparation du Règlement d'application, préparation du chapitre de l'examen professionnel et son suivi par la Commission d'examen instituée) ;
c) est engagée auprès de la Ville de Genève dans un projet d'innovation « AccessibilitéS pour toutes et tous, pour une Genève inclusive » ;
d) participe aux travaux de diverses commissions officielles de notre canton par ses représentant·e·s ;
e) soutient ses associations membres dans leurs engagements et travaux en faveur de toutes de leurs membres, notamment sur la mobilité à l'instar du CFRGe, membre du Forum d'agglomération et, à ce titre, engagé dans les travaux du prochain projet d'agglomération PA4.

Nous ne développerons pas ces références et ces divers travaux en détail ici.

[1] Buts, organisation et associations membres : cf. Annexe
[2] https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19995395/index.html
[3] https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20002658/index.html#id-1
[4] Inclusion handicap, 2017, « Rapport de la société civile présenté à l'occasion de la première procédure de rapport des États devant le Comité de l'ONU relatif aux droits des personnes handicapées » https://www.inclusion-handicap.ch/fr/themes/cdph/rapport-alternatif_0-257.html
[5] http://fegaph.ch/wp-content/uploads/2018/02/fegaph_manifeste-2018-2023_20180203.pdf

FéGAPH - Fédération genevoise d'associations de personnes handicapées et de leurs proches
p.a. insieme-Genève, 7, rue de la Gabelle, 1227 Carouge
Courriel : info@fegaph.ch | www.fegaph.ch

Annexes :

La FéGAPH en quelques mots

But

Regrouper, dans un esprit d'entraide et de solidarité, des groupes et des associations qui s'attachent tous prioritairement à la défense des droits et intérêts des personnes handicapées ainsi que ceux de leurs proches.

Prestations

- Représentation et défense des intérêts des personnes concernées par tous types de handicap vis-à-vis des autorités, des prestataires de services, des médias et du grand public
- Information aux organisations membres sur l'actualité politique concernant les personnes handicapées au niveau cantonal et national
- Coordination de l'action des organisations membres
- Soutien à l'entraide et à l'échange d'expériences et d'informations entre associations membres
- Fonds d'aide juridique

La FéGAPH est membre de l'organisation AGILE et de HAU depuis 2011. Elle y est représentée par : - Monsieur Jean-Luc Widler, vice-président (AGILE, Forum romand de politique sociale)

- Madame Marjorie de Chastonay, présidente (HAU, membre du comité), Monsieur Cyril Mizrahi, vice-président (HAU, membre du comité suppléant)

La Fégaph participe aux travaux d'application de la Loi LTVTC ; elle est représentée à la Commission d'examens des chauffeurs de taxis et de VTC par Olivier Dufour, président du Club en fauteuil roulant Genève, section de l'Association suisse des paraplégiques.

Les 21 associations membres de la fédération

AGEPES Association genevoise de parents d'élèves de l'enseignement spécialisé, **AGPEDA** Association Genevoise des parents d'enfants déficients auditifs, **ARPA** Association Romande des parents d'aveugles et malvoyants, **Autisme Genève** Association regroupant des parents, des amis et des professionnels concernés par l'autisme, **Cerebral Genève** Association en faveur des personnes infirmes motrices cérébrales (et/ou polyhandicapées) et de leurs familles, **CFR Genève** Club en Fauteuil roulant Genève, **EPI Suisse** Organisation regroupant les personnes épileptiques et leurs proches, **EPIS** Ensemble pour l'inclusion scolaire**, FRAXAS** Association suisse du syndrome X fragile, **FSA Genève** Fédération suisse des aveugles et malvoyants, **FSS** Fédération suisse des sourds, **insieme Genève** Association genevoise de parents et d'amis de personnes mentalement handicapées, **SAMED** Soutenir et accompagner les mères d'enfants différents, **Le Relais** Association de proches de personnes atteintes de troubles psychiques, **Résépi** Association de parents d'enfants épileptiques pharmacorésistants, **Procap** Association de personnes avec handicap, **ProMembro** Association des personnes porteuses de prothèses ;

Membres solidaires : AGM Association genevoise des malentendants, **ASPEDAH** Association suisse romande de parents et d'adultes concernés par le trouble du déficit d'attention/hyperactivité, **PMS** Pro Mente Sana Romandie, **Uni Sourds**

Liens : http://fegaph.ch/fegaph/associations-membres/

FéGAPH - Fédération genevoise d'associations de personnes handicapées et de leurs proches
p.a. insieme-Genève, 7, rue de la Gabelle, 1227 Carouge
Courriel : info@fegaph.ch | www.fegaph.ch

Remarques sur le Projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC (H 1 31)
de
FEGAPH

PROJET de LOI PL12649 - 20200226 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de FEGAPH	Position du département
Art. 1 But Ancien al. 2 *« Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois. »*	Nous proposons de reprendre l'al. 2 de la loi actuelle posant que le service de taxis est un service public et qu'un des buts de la loi est bien de le promouvoir tant pour sa qualité que pour son efficience.	Ce but a été déplacé à l'article 5 du PL. Il est donc toujours bien présent.
Art. 2 Champ d'application « 2 *La présente loi ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié :* *a) aux personnes en situation de handicap; »*	La lettre a) de cet alinéa reprend l'art. 4 (al.1, litt. c) de l'OTR 2 et est problématique pour notre Fédération. En effet, cette disposition indique que les chauffeurs transportant certaines « catégories » de personne ne sont pas soumis à certaines exigences de la loi sur la durée de travail des chauffeurs ! Notre demande de longue date est que cette situation soit clarifiée par un avis de droit car il n'est pas acceptable que les services de transports adaptés ne soient soumis à aucune loi d'encadrement de leur activité et que leurs chauffeurs ne soient pas considérés comme des chauffeurs de VTC.	Le département a précisément voulu sortir le transport spécialisé du champ d'application exclusivement dédié aux personnes en situation de handicap et le transport sanitaire du champ d'application de la loi, dans la mesure où il s'agissait de régler uniquement la situation des taxis et VTC et non le transport professionnel au sens large.
Art. 5 Définitions « a) *« taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de*	Si les taxis et les VTC sont conduits par des chauffeurs *« se mettant à la disposition de*	Dito remarque précédente.

PROJET de LOI PL12649 - 20200226 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de FEGAPH	Position du département
tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »; b) *« voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels,… »*	*tout public* », nous nous demandons alors comment cela il se fait qu'une partie de ce public ne peut justement pas accéder à ces véhicules ? D'autant plus que l'examen de chauffeur précise bien (Art. 8) qu'une des matières d'examen est : *« les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap; »*	
Art. 18 Obligations relatives aux voitures Introduire que al. 1 *« 1 an après l'entrée en vigueur de la loi, tout véhicule neuf doit pouvoir transporter une personne handicapée assise sur sa chaise roulante et être dûment équipé pour faciliter l'installation des personnes malvoyantes ».* al. 2 *« 10 ans après l'entrée en vigueur de la loi, aucun véhicule non accessible comme indiqué à l'alinéa 1 ne sera autorisé à l'exploitation ».* Introduire l'obligation pour les véhicules neufs d'un équipement adéquat, par exemple : *1.« le taxi ~~doit pouvoir transporter une personne handicapée assise sur sa chaise roulante~~* *2. l'espace minimum réservé à la chaise roulante et à son occupant est de 1,35 m de hauteur exigée, 0,70 m de largeur et 1,30 m de longueur;* *3. l'espace réservé à la chaise roulante doit être inséré à l'arrière du véhicule parmi les sièges et*	Alors que l'article 19 suivant énonce bien que le chauffeur *« a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap. »*, rien n'est indiqué dans cet article 18, ou 21, quant aux obligations concernant les voitures qui devraient permettre cet accueil ! Les principes de base étant l'accessibilité sans transbordement pour les personnes en fauteuil et la possibilité pour les personnes vivant avec des capacités sensorielles différentes d'accéder facilement dans le taxi et de pouvoir communiquer avec le chauffeur. Le Conseil d'État définit les normes d'accessibilité en se basant sur les recommandations internationales et les normes déjà adoptées à l'étranger.	Le département estime bien entendu que, dans le cadre de la Convention de l'ONU, il est bien clair qu'il ne doit y avoir aucune discrimination entre une personne en situation de handicap et toute autre personne, ce particulièrement en matière de mobilité. Cela étant, le département rappelle qu'il y a moins de 1% de personnes en situation de handicap physique et à mobilité réduite (chaise roulante) en Suisse et que, sur cette base, il paraît déraisonnable d'exiger que le 100% des taxis et des VTC soient équipés de rampes d'accès pour chaises roulante. Sur la base d'un véhicule de quelque CHF 18'000.-- (qui ne comporte pas de banquettes pour le transport classique de personnes), l'investissement demandé représenterait plus de CHF 20'000.000.—pour 1100 véhicules. Cela étant, le département veillera à vérifier qu'il y ait un nombre de véhicules adaptés en suffisance.

PROJET de LOI PL12649 - 20200226 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de FEGAPH	Position du département
autres passagers. L'espace réservé à la chaise roulante doit pouvoir être affecté à l'usage d'une personne valide au moyen d'un siège rabattable; 4. *l'accès au véhicule doit se faire au moyen d'une rampe à pente douce ou par élévateur;* 5. *la hauteur du plancher du véhicule doit être adaptée pour le confort de l'usager;* 6. *en cas de mise en œuvre d'une rampe d'accès, la longueur de celle-ci sera limitée et l'inclinaison de la rampe ne peut être supérieure à 22%;* 7. *le taxi doit pouvoir assurer une visibilité latérale suffisante aux personnes transportées;* 8. *le taxi doit pouvoir assurer une hauteur libre minimum de 1,24 m à la porte arrière;* 9. *le véhicule taxi doit offrir au passager assis sur sa chaise roulante une sécurité optimale. A cette fin, la chaise roulante doit être arrimée au moyen d'un système de fixations au sol à verrouillage rapide, pouvant résister en cas de choc. Les*	Comme déjà proposé depuis 2015, afin d'encourager des chauffeurs et des entreprises de transport de taxis à s'engager avec des véhicules accessibles aux PMR et PFR, des incitatifs doivent être mis en place que nous indiquons à l'article 36 plus bas.	
Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients Libellé actuel dans le Règlement *« Le fait qu'un client se présente avec un chien d'assistance ne constitue pas un motif de refus de course. »*	S'agissant des obligations des chauffeurs en général, nous demandons que soit précisée dans la Loi et non dans le Règlement l'obligation d'accepter les « chiens d'assistance » (chiens guides d'aveugles comme tout autre chien d'assistance dûment identifiable). Ce point n'est pas « accessoire » et les associations ont connaissance de problèmes récurrents avec l'accès des chiens d'assistance dans des taxis. Et, malheureusement, les personnes concernées ne font pas systématiquement remonter cela vers les compagnies ou vers les associations au moment où cela se passe, mais	Le règlement a également force de loi et ce point sera bien entendu maintenu.

PROJET de LOI PL12649 - 20200226 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de FEGAPH	Position du département
	plus tard, sans pouvoir donner des informations précises sur le véhicule, etc.	
Art. 34 Consultation et participation des milieux professionnels « *Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire, les représentants désignés par les milieux des usagers, notamment ceux des clients à besoin particuliers »*	Notre Fédération salue cette nouvelle disposition et, à l'instar de ce que promeuvent notre Constitution cantonale et la Convention de l'ONU pour les personnes handicapées, nous demandons que soient inclus dans cet article un nouvel alinéa et une modification du titre en conséquence.	Le département accepte cet amendement.
Art. 36 Taxe annuelle 4 *« Le Conseil d'État prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation.»*	Comme nous l'avons déjà dit, cette incitation est insuffisante et la pratique depuis 2017 a clairement montré qu'elle n'avait que peu d'effets sur l'évolution de la flotte des taxis et VTC vers des véhicules accessibles et utilisables par tous et toutes. Aussi, nous demandons que cet alinéa soit modifié ainsi : *« Le Conseil d'État engage une politique incitative de soutien à l'acquisition de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant.»*. Le règlement permettra de définir divers moyens incitatifs, que ce soit une somme allouée et/ou d'autres mesures incitatives; par exemple, certaines villes ont créé des licences particulières (à Genève « autorisation ») attestant que lesdits véhicules sont dûment équipés et leurs chauffeurs dûment formés.	Même commentaire que pour l'article 18 ci-dessus.

PROJET de LOI PL12649 - 20200226 Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) H 1 31	Remarques et propositions de FEGAPH	Position du département
	La Fégaph étant disponible pour travailler sur ce sujet et analyser avec les services concernés les diverses pratiques connues appliquées dans d'autres villes.	

ANNEXE 16

Uber

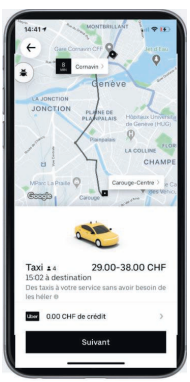
Uber étoffe son offre de mobilité à Genève et lance Uber Taxi

- *Introduite pour la 1ère fois en Suisse et opérant avec une base 100% taxi, l'option Uber Taxi sera disponible dès le 25 février sur l'application Uber*
- *Uber s'associe à Taxis 202, l'un des principaux diffuseurs de courses historiques de Genève*
- *Des taxis indépendants rejoignent également la plateforme*

Genève, le 22 Février 2021 - **Uber poursuit sa stratégie visant à devenir une plateforme de mobilité en proposant l'ensemble des moyens de transport permettant de se rendre d'un point A à un point B directement depuis l'application. Dès jeudi 25 février, les utilisateurs d'Uber à Genève pourront aussi bien choisir de commander une course VTC en UberX que de réserver leur course en taxi avec la nouvelle option Uber Taxi.**

Des taxis en un clic avec Uber

Plus besoin de héler les taxis dans la rue! Une petite voiture jaune fait son apparition dans l'appli Uber. En cliquant sur l'option Uber Taxi, les passagers seront mis en relation avec le taxi le plus proche de la même manière qu'ils sont mis en relation avec les options VTC déjà disponibles sur Uber.



Avant de confirmer la commande de leur course, les passagers verront une fourchette de prix apparaître, basée sur le tarif officiel des taxis à Genève, et ce sera le montant indiqué sur le taximètre du chauffeur de taxi qui fera foi à la fin de la course.
Le prix de la course Uber Taxi sera aligné avec le montant fixé par la réglementation en vigueur, avec des variations en fonction de l'horaire (course de jour ou de nuit), du jour (en semaine ou dimanche), ou de la présence de bagages volumineux ou d'un animal de compagnie.

- Par exemple, une course en Uber Taxi de la Gare Cornavin à l'aéroport en milieu de journée sera d'environ CHF 29-38.

L'ensemble des fonctionnalités de sécurité disponibles sur Uber (anonymisation des numéros de téléphone, partage de la course, port du masque obligatoire...) seront également disponibles avec l'option Uber Taxi, garantissant des courses fiables et sécurisées aux passagers et chauffeurs.

L'application Uber côté utilisateur

Dès jeudi prochain, plusieurs dizaines de chauffeurs de taxi seront déjà connectés à Uber pour proposer ces nouvelles courses de taxis. Les taxis indépendants bénéficient du système de réservation d'Uber via un système de frais de service adapté.

Taxis 202, partenaire de Uber Taxi à Genève

Pour le lancement d'Uber Taxi, Uber s'associe à Taxis 202, acteur local historique du secteur des taxis, et l'un des principaux diffuseurs de courses à Genève. Ainsi, la centaine de chauffeurs indépendants affiliés à Taxis 202 pourra bénéficier de courses supplémentaires dans le cadre de leur abonnement mensuel et seront également soumis au système de frais de service taxi.

Uber

Le lancement d'Uber Taxi représente une opportunité pour tous les chauffeurs de taxi indépendants qui souhaitent compléter leurs revenus. Grâce à la technologie de mise en relation d'Uber, les chauffeurs perdent moins de temps à chercher des passagers ou à attendre dans les stations de taxis, et plus de temps avec un passager dans leur véhicule. Elle leur permet également de proposer leurs services à de nouveaux types de clients, tant locaux qu'internationaux.

Enfin, grâce à la technologie d'Uber, et en conformité avec la réglementation genevoise, les chauffeurs de taxi pourront, avant d'accepter la course, voir une estimation de son montant, les frais de service associés, ainsi que le lieu de prise en charge et de dépose du passager.

Les utilisateurs d'Uber pourront de leur côté profiter d'une course avec des chauffeurs de taxi expérimentés et professionnels grâce à ce partenariat entre Uber et Taxis 202.

Pour Jean-Pascal Aribot, responsable d'Uber Suisse : *"Avec le lancement de l'option Uber Taxi, Uber continue d'investir à Genève et d'offrir toujours plus d'options de mobilité. Le partenariat avec Taxis 202 nous permet de combiner notre expertise de plateforme technologique avec l'expertise locale et de longue date de l'un des principaux diffuseurs de courses taxis de Genève, de permettre aux taxis indépendants de générer des revenus supplémentaires et de proposer une expérience fiable aux utilisateurs de l'option Uber Taxi."*

Pour Miguel Casimiro, Président de la Coopérative Taxis 202 *"Je suis enthousiaste et motivé par ce partenariat avec Uber Taxi. Cette association allie la technologie Uber au savoir-faire de notre Coopérative qui, depuis 1979, met ses compétences et son sérieux au service des genevois.*
Cela va permettre aux clients et à tous les chauffeurs de taxi de Genève d'avoir accès à une plate-forme numérique professionnelle et adaptée à leurs besoins respectifs. Pour les clients le service taxi sera plus rapide et efficace et elle apportera aux chauffeurs plus de visibilité et mobilité en réduisant les temps d'attente entre chaque course."

Contact presse: Pascal Chavent, Agence CPC PR - chavent@cpc-pr.com

À propos d'Uber :
Uber est une entreprise de technologie, dont l'application pour smartphones met en relation des chauffeurs indépendants avec des passagers inscrits sur la plateforme, dans plus de 900 villes et 69 pays dans le monde. Aujourd'hui disponible en Suisse dans 13 villes, l'application Uber permet à plus de 400 000 utilisateurs de se déplacer de manière fiable, sûre et économique. Elle est accessible 7j/7 et 24h/24.

ANNEXE 17

Uber à Genève

Commission des transports

Genève, 1er septembre 2020

Uber

Agenda

01 Uber en Suisse
02 Indépendance, le choix des chauffeurs
03 Plus d'indépendance pour les chauffeurs
04 LTVTC, déjà la plus stricte de Suisse
05 Projet de loi

Uber en Suisse

Uber en Suisse, un acteur national de la mobilité, couvrant tant la micromobilité (Lime) que la mobilité verte

4+9

4 villes principales avec opérations locales (Zurich, Genève, Lausanne, Bâle)

Ainsi que 9 nouvelles villes depuis 2019 (Lucerne, Winterthour, Zoug, Baden, Berne, Olten, Yverdon, Sion, Fribourg)

400k

Utilisateurs actifs sur la plateforme mensuellement

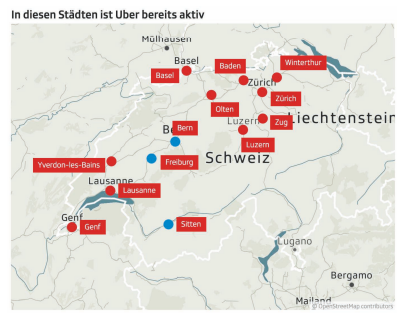
83

Nationalités parmi les utilisateurs

3.2k

Chauffeurs actifs mensuellement

Source: Uber, septembre 2020

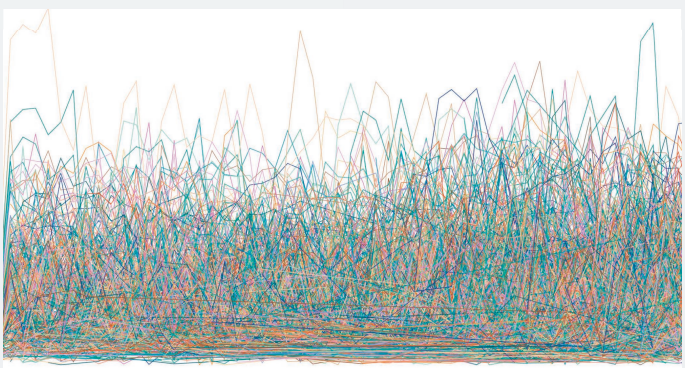


In den blau markierten Städten arbeitet Uber mit unabhängigen Taxifahrern zusammen, die eine Taxihalterbewilligung besitzen.

Grafik: liec • Quelle: Uber Schweiz

Indépendance, le choix des chauffeurs

L'utilisation de la plateforme Uber varie grandement d'un chauffeur à l'autre



Selon l'OFS, les travailleurs de plateforme sont motivés par un revenu supplémentaire tout en conciliant flexibilité du travail et tâches familiales



En Suisse, 85% des chauffeurs choisissent Uber pour **être indépendant.**

Si on leur donnait le choix d'être salarié ou non salarié, **75% d'entre eux opteraient pour le travail indépendant** plutôt que pour un contrat de travail.

Sources: Etude LINK, juin 2018, Suisse;
Rapport OFS, mai 2020, Suisse

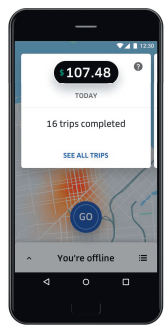
Le revenu du chauffeur VTC est comparable à celui du chauffeur de limousine

CHF 26.81

Revenu moyen par heure, avant coûts.
Sans pourboires et après déduction des frais de service.

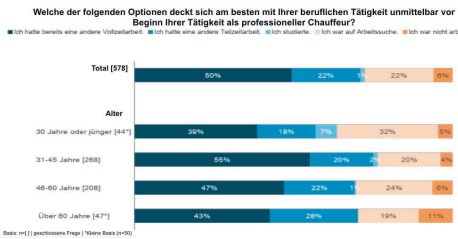
CHF 1.6m+

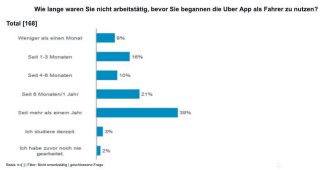
Total des pourboires donnés via l'application depuis l'introduction de la fonctionnalité en Octobre 2018



Méthodologie: les données ont été calculées sur la base des semaines pendant lesquelles le chauffeur a effectivement utilisé l'application Uber pendant la période septembre 2018 - août 2019. L'analyse et la préparation des données ainsi que leur interprétation ont été vérifiées et confirmées par ***Prof. Dr. Rafael Lalive, Université de Lausanne.***

28% des chauffeurs étaient précédemment au chômage, et 39% d'entre eux de longue durée (> 1 an). Ils étaient victimes des exigences élevées en terme d'emploi.



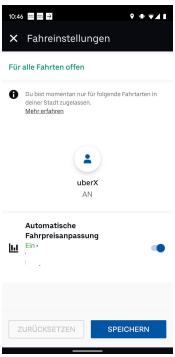


Source: Etude LINK, juin 2018, Suisse.

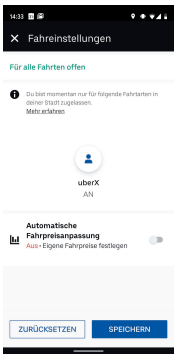
Plus d'indépendance pour les chauffeurs

Les chauffeurs choisissent leur propre tarif

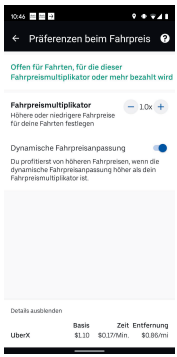
Driving Preferences
Auto Pricing ON



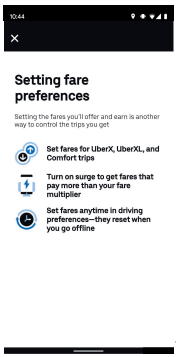
Driving Preferences
Auto Pricing OFF



Price Preferences
Default



Driving Preferences
Explainer

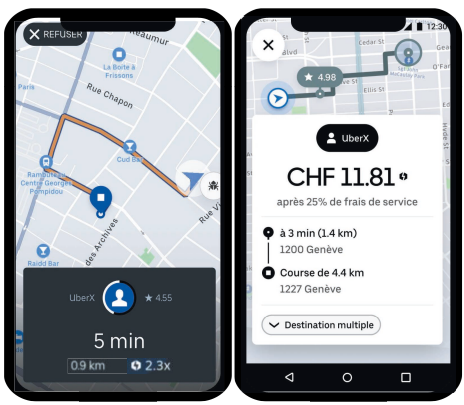


Les chauffeurs sélectionnent leurs courses en toute transparence

Plus de transparence:

- Tarif minimum de la course, net des frais de service
- Estimation de la distance et du temps à parcourir pour aller chercher et déposer l'utilisateur
- Code postal du lieu de prise en charge et de dépose

→ Les chauffeurs peuvent ainsi faire un choix averti et avoir un contrôle renforcé sur leur activité



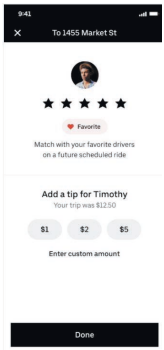
Affichage d'infos avant/après la nouvelle version de l'App

Les chauffeurs peuvent développer leur propre clientèle

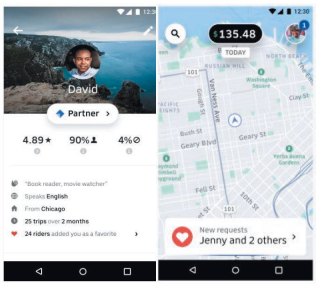
Nouvelle fonctionnalité de chauffeur favori:

- Les utilisateurs peuvent favoriser leurs chauffeurs préférés
- Permettant ainsi aux chauffeurs de se constituer une clientèle

Le **nouveau produit Uber Green avec une voiture hybride ou électrique** rencontre de plus en plus de succès auprès des utilisateurs Genevois.



Côté chauffeur



Côté utilisateur

Réglementations des autres cantons

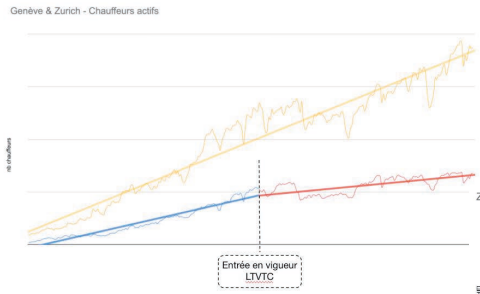
LTVTC, la loi la plus stricte de Suisse.
L'image d'un canton digital et connecté pâlit, pendant qu'un mur se construit pour limiter l'accès des chauffeurs.

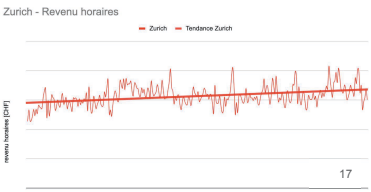
- **Zurich**: Pas de réglementation des plateformes, pas d'examens supplémentaires pour les chauffeurs
- **Bâle**: Pas de réglementation des plateformes, pas de réglementation supplémentaire pour les chauffeurs de VTC
- **Vaud**: Enregistrement des plateformes, examen en ligne léger pour les chauffeurs
- **Lucerne**: Pas de réglementation des plateformes, pas de réglementation supplémentaire pour les chauffeurs de VTC (la ComCo a salué la loi comme étant la plus moderne de Suisse)

15

Effet de la LTVTC depuis 2018

Pour des revenus comparables, la LTVTC conduit à bloquer des opportunités pour les chauffeurs de Genève





Le projet de loi

La LTVTC est déjà la loi la plus stricte de Suisse. Pourquoi continuer à péjorer les chauffeurs, les utilisateurs ainsi qu'un acteur comme l'aéroport?

- **Temps d'attente**: quel est l'intérêt pour le chauffeur, l'utilisateur ainsi que l'Etat de Genève à mettre en place ce système? Pour l'utilisateur, un temps d'attente signifie augmenter l'insécurité.
- **Examen**: quel est l'intérêt de créer un numerus clausus déguisé pour une activité économique attractive?

Pour résumer en 1'

En résumé

- ❏ Uber Suisse agit en **adéquation avec les règlementations** en vigueur dans les villes ou cantons où elle opère
- ❏ Les chauffeurs VTCs ont une **indépendance renforcée** avec plus de choix, de contrôle et de flexibilité, notamment suite à une évolution de l'application de mobilité, tout en **bénéficiant de protection sociale avec l'assurance AXA XL**
- ❏ Nous pensons que **flexibilité et protection sociale peuvent être compatible avec le statut d'indépendant**
- ❏ La LTVTC a été le résultat d'un consensus, **pourquoi péjorer de manière encore plus forte l'accès à une activité économique attractive** en période post-COVID?

ANNEXE 18

Uber

Retour détaillé sur le Projet de modification de la LTVTC

Lors de l'audition de la commission des transports du Parlement cantonal genevois le 1er septembre 2020, plusieurs membres de la commission ont demandé à Uber de fournir un retour d'information détaillé sur le Projet de Loi LTVTC. Les remarques suivantes sont fournies aux membres de la commission en réponse à cette demande. Elles visent à mettre en évidence la manière dont la LTVTC peut être modifiée de manière à mieux encadrer les formes modernes de mobilité tout en respectant le souhait d'indépendance des chauffeurs et en permettant aux chauffeurs de taxi et de VTC d'accéder à de multiples formes de revenus.

Article 6, al. 1 et l'article 11 en vertu desquels l'activité de diffuseur de courses est soumise à une autorisation

- Genève est le seul canton à avoir adopté une telle réglementation, ce qui lui confère un désavantage concurrentiel par rapport aux autres cantons.
- Une autorisation ne présente aucun avantage pour le gouvernement, car les objectifs de l'autorisation peuvent être atteints par une simple obligation d'enregistrement.
- L'obligation d'autorisation impose une charge administrative importante et inutile aux diffuseurs de course dans le canton.

Nous suggérons de supprimer les modifications apportées à ces articles et de s'en tenir au régime actuel.

Article 7, al. 3 let. g. en vertu duquel la carte professionnelle est délivrée à un chauffeur lorsque le demandeur est assuré ou affilié à une caisse de compensation ou possède un certificat d'immatriculation délivré par une caisse de compensation

- Nous pensons que la protection sociale est de la plus haute importance. En même temps, nous pensons que la flexibilité des personnes qui utilisent les services de la plate-forme doit également être protégée. Actuellement, en Suisse, la flexibilité et la protection s'excluent malheureusement l'une l'autre.
- La question de savoir si les chauffeurs qui utilisent les plates-formes (telles que les diffuseurs de courses) sont des employés ou des entrepreneurs indépendants est actuellement débattue sur la scène fédérale et au sein des tribunaux.

Uber

- Selon la pratique actuelle des autorités, les chauffeurs travaillant avec des applications ne peuvent souvent pas s'inscrire et payer les cotisations de sécurité sociale car les autorités suspendent leur dossier jusqu'à la fin du litige. Ce faisant, elles privent d'ailleurs les chauffeurs de toute voie de recours.
- Une disposition qui demande que les chauffeurs soient enregistrés n'augmente donc pas leur protection, mais les empêche de gagner leur vie.

Les chauffeurs ne sont pas responsables du conflit juridique en cours, qui pourrait ne pas être tranché avant plusieurs années. Il est essentiel que cette disposition n'empêche pas les chauffeurs d'accéder à de nouvelles opportunités économiques, d'autant plus en cette période de chômage important. Les autorités cantonales devraient donc accepter toute forme de preuve qu'un chauffeur a fait les démarches auprès de la caisse de compensation cantonale et a tenté de s'enregistrer.

Article 8, al. 2, let. a

À une époque où tout le monde possède un GPS sous la forme de leur smartphone, l'ajout d'un test de topographie est un pur obstacle au marché du travail pour les chauffeurs et ne sert aucun intérêt public légitime.

Nous suggérons de retirer la lettre a.

Article 16

- Selon cet article, "lorsque le fournisseur confédéré entend effectuer un ou plusieurs voyages dont le lieu d'enlèvement et de destination est dans le canton de Genève, il doit préalablement se soumettre à une procédure d'enregistrement en vue de l'obtention d'une autorisation [...].
- Cette disposition ne semble pas être conforme à la LMI
- Selon l'art. 3, al. 1 LMI, la liberté d'accès au marché ne peut être limitée que si les restrictions s'appliquent de la même façon aux offreurs locaux, sont indispensables à la préservation d'intérêts publics prépondérants, et répondent au principe de la proportionnalité. La LMI dispose également que ces restrictions ne doivent en aucun cas constituer une barrière déguisée à l'accès au marché destinée à favoriser les intérêts économiques locaux.
- Dans sa décision du 16 avril 2020, la Cour de justice a appliqué de manière stricte l'exigence de proportionnalité et invalidé la procédure de reconnaissance appliquée par la PCTN, jugeant que celle-ci ne respectait pas la LMI.
- En l'espèce, exiger de chaque chauffeur qu'il se soumettre à une procédure de reconnaissance ne respecte pas le principe de proportionnalité.

Nous suggérons le retrait de cet article. La rédaction actuelle de la LTVTC est applicable aux offreurs externes qui "souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève". Cette rédaction satisfait aux exigences de la LMI et en particulier au principe de proportionnalité.

Uber

Article 18, al. 1, let. b selon lequel les véhicules doivent être équipés d'un système de paiement par carte de crédit et l'article 18, al. 4 en vertu duquel le Conseil d'Etat de Genève peut exiger que les véhicules soient équipés d'un système de géolocalisation et d'un dispositif d'impression de reçus

- Cette exigence relève de l'anachronisme en 2020. Dans un monde où les options de paiement sont de plus en plus nombreuses, il n'est pas logique d'obliger légalement les prestataires de services à fournir certaines formes de paiement autres que les espèces. Les cartes de crédit peuvent être utilisées sans avoir de point de vente dans la voiture, ce qui est coûteux et rendu inutile par les smartphones. Les reçus peuvent également être envoyés par courrier électronique.
- La possibilité d'offrir différentes formes d'options de paiement peut également constituer un élément de différenciation entre les chauffeurs et les entreprises de transport et ne devrait pas être définie de manière définitive par la loi.
- Dans l'intérêt de la protection des consommateurs, il pourrait être judicieux d'accroître la transparence dans le secteur en demandant que les chauffeurs et/ou les entreprises de transport soient tenus d'afficher toutes les options de paiement disponibles avant le début de la course.

Nous suggérons de supprimer l'article et de s'en tenir au régime actuel. L'article peut également être modifié, en demandant aux chauffeurs et/ou aux entreprises de transport d'afficher de manière transparente toutes les options de paiement disponibles avant le début d'une course.

L'article 18, al. 2, selon lequel un chauffeur de taxi doit enlever tout symbole lié à un statut de taxi de sa voiture avant de pouvoir effectuer des trajets en tant que VTC et l'article 29, al. 4, selon lequel les diffuseurs doivent veiller à ce que les passagers sachent exactement s'ils sont pris en charge par un taxi ou un VTC

- Il est très difficile pour les chauffeurs de taxi d'offrir de services de transport en tant que VTC pendant leurs temps d'arrêt. Cela les oblige à passer beaucoup de temps à attendre, car le marché des taxis est beaucoup plus mouvant que celui des VTC.
- L'utilisation de technologies telles que l'application Uber leur permettrait de remplissage considérablement leur taux d'occupation, de servir un plus grand nombre de clients et d'augmenter leurs revenus individuels.
- Dans tous les autres cantons suisses, il n'existe pas de barrière artificielle de ce type entre les deux secteurs. On y constate un vif intérêt et une forte activité de la part des taxis pour assurer des trajets de VTC lorsque leurs horaires le permettent. Les autorités cantonales encouragent cette forme de transport multimodal, à l'avantage de tous.
- Tant que la loi garantit qu'un VTC ne peut être confondu avec un taxi, il ne devrait pas y avoir, à notre avis, de charge supplémentaire pour les chauffeurs.

Nous suggérons le retrait de l'article 18, al. 2. Et l'amendement de l' article 29 para. 4: "Le diffuseur de courses qui propose différents types de services doit prendre toutes dispositions utiles afin que l'exercice de ses activités ne n'amène pas les passagers à confondre un VTC avec un taxi."

Uber

Article 24, al. 1, en vertu duquel les chauffeurs de VTC ne peuvent ni se garer sur le domaine public, ni circuler, en attendant une course

- Restreindre l'accès aux parkings publics est une requête extrêmement stricte au détriment des chauffeurs. Pourquoi un chauffeurs devrait-il être autorisé à utiliser une certaine place de stationnement lorsqu'il ne travaille pas, mais ne pas être autorisé à le faire entre deux déplacements ?
- Cette disposition est également contre-intuitive - par exemple : imaginons qu'un chauffeur a sa place de parking à Versoix. S'il dépose son client à Jussy, il doit traverser tout le canton, pour éventuellement recevoir un appel téléphonique d'un client qui doit être récupéré à Carouge.
- Cet exemple démontre que cette disposition fait peser une lourde charge économique sur les chauffeurs et les entreprises de transport qui verront augmenter le nombre de kilomètres parcourus sans client payant à bord. Il prouve également que cette disposition est néfaste pour la circulation, car les chauffeurs feront davantage de kilomètres à vide, sans utilité, créant du trafic pour les autres usagers. Enfin et surtout, cette disposition augmenterait inutilement la pollution de CO2 à Genève.
- Nous sommes d'accord sur le fait que héler un taxi dans la rue est un privilège réservé. Les VTC ne devraient donc être disponibles que sur réservation préalable. En revanche, la technologie utilisée pour réserver une course ne devrait pas être pertinente (par exemple, téléphone, internet, application, etc.).

Nous suggérons le retrait de cet article.

Article 24, al. 3 en vertu duquel le Conseil d'Etat de Genève peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge du client, afin d'assurer le respect de l'article 24, al. 2

- Cette disposition n'est dans l'intérêt ni des chauffeurs ni des utilisateurs : le temps d'attente normal moyen à Genève est de 5 min. Pourquoi attendre plus longtemps sans aucune raison ?
- Insécurité : les chauffeurs et les utilisateurs, surtout la nuit, ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils doivent attendre si longtemps
- Inconfortable : il sera pénible pour les chauffeurs d'attendre longtemps dans le froid et la pluie
- Coûteux : Le temps d'attente imposé réduira l'efficacité des chauffeurs. En conséquence, les revenus des chauffeurs diminueront, tandis que le prix du voyage individuel de l'usager augmentera.
- Frustrant: personne ne comprendra pourquoi il faut attendre, ni l'avantage d'une telle mesure

Nous suggérons le retrait de cet article.

Article 37, al. 3

- Selon l'article "Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux."
- Nous ajoutons que, comme dans tout autre cas, les autorités doivent prouver un intérêt ou un soupçon légitime pour demander l'accès à un local commercial. Cette disposition étant déjà possible dans le droit existant, pourquoi la répéter ?

Nous suggérons de retirer l'article 37, al. 3

Uber

Article 41, al. 5 selon lequel, en cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle demande d'autorisation de diffuseur de courses ne peut être introduite qu'après une période d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur de la décision

Comme indiqué ci-dessus, nous ne pensons pas qu'une autorisation améliorerait la situation par rapport au régime actuel qui exige un enregistrement. La période d'attente obligatoire d'un an semble donner du crédit à l'impression que l'objectif principal de cette législation est de dissuader l'arrivée de diffuseurs de courses à Genève. Selon le principe de la bonne foi, les autorités ne devraient pas fonder leur décision sur le temps écoulé entre deux demandes, mais sur le fait que le demandeur remplisse ou non les exigences de l'administration.

Nous suggérons le retrait de cet article

RTVTC article 13, al. 1

- Cette remarque ne concerne pas la LTVTC mais le règlement d'exécution où le nombre d'examens par an est seulement annoncé comme "multiple".
- Dans la pratique, nous observons la tenue de seulement deux sessions d'examen (une seule en 2020), ce qui limite artificiellement l'accès à la possibilité économique de travailler comme chauffeur.
- Le long délai avant la prochaine session d'examen est également un facteur qui a dissuadé les candidats d'entamer le processus pour devenir chauffeur.

Nous suggérons de modifier l'article 3, al. 3, de la LTVTC en ajoutant "Le Conseil d'État veille à ce qu'un nombre suffisant de sessions d'examen soit organisé, mais au moins quatre sessions par an."

Jean-Pascal Aribot
Responsable pour la Suisse
jp.aribot@uber.com

Andreas Hinterberger
Responsable affaires publiques pour la Suisse, l'Allemagne et l'Autriche
ahinterberger@uber.com

Lymo SA	- Société de diffusion de courses avec siège (et domicile fiscal) à Genève (voir lymo.com) - Diffusion de courses par le biais d'une application mobile avec système de géolocalisation, les chauffeurs ont une application et les passagers une autre application - Le prix de la course est fixé par le chauffeur lui-même. - Le prix de la course est donné au client par l'application sous forme d'une fourchette de prix (mais le prix final ne dépasse jamais l'estimation maximale de la fourchette et le montant du compteur horokilométrique pour les taxis) - Lymo ne prélève pas de commission sur chaque course et n'impose pas d'abonnement contraignant. Lymo facture des frais d'utilisation de 15CHF aux chauffeurs s'ils effectuent au moins une course sur la plateforme en une semaine. - La personne qui sollicite une course en rentrant son lieu de destination dans l'application reçoit plusieurs offres à des prix différents et choisit celle qui lui convient y compris s'il s'agit d'un taxi ou d'un VTC (~~images des différentes voitures disponibles sur l'application avec distinction claire entre types de services taxi ou VTC~~). - Aucune clause d'exclusivité pour les chauffeurs, ni de directives de la part de Lymo aux chauffeurs par rapports aux clients ni aux chauffeurs concurrents (transparence et liberté). Pas de lien de subordination. - **A ce jour il y a 580 chauffeurs inscrits chez Lymo dont environ 30% de taxis.** Lymo reçoit environ 50 nouvelles inscriptions par semaine depuis son relancement mi-septembre. - **Lymo a conclu des partenariats avec Smood (livraison de repas à domicile) et l'association UTG (Union des Taxis Genevois)** - **Les chauffeurs Lymo ont été déclarés comme ayant le statut d'indépendants par la SUVA par décisions du 15 juin 2020** - **Lymo est 100% légal (en règle avec la LTVTC selon Décision en constatation de droit du PCTN du 21 décembre 2018 et la législation sociale/assurances sociales)** - **Lymo démontre qu'il est possible d'opérer un système d'application mobile de diffusion de courses tout en respectant la loi et l'indépendance des chauffeurs** - Lymo est favorable au renforcement de la protection sociale des chauffeurs - Selon le Rapports explicatif du Projet de loi il y aurait essentiellement 3 renforcements apportés au dispositif actuel de la loi qui sont décrits comme 1) le rétablissement du système de l'autorisation (à la place de l'annonce), 2) le renforcement des contrôles et sanctions et 3) la règlementation des baux à ferme et rotation des AUADP. En réalité les changements pour les VTC sont beaucoup plus importants comme démontré dans le tableau comparatif ci-dessous et le projet de loi tel que rédigé aujourd'hui empêcherait purement et simplement Lymo de continuer à exercer ses activités. - Le projet ne tient pas compte de la diffusion de courses par le biais des nouvelles technologies et revient à instaurer un monopole des taxis - Le tableau ci-dessous présente (en rouge) les problèmes principaux soulevés par le Projet de loi

Projet de loi LTVTC -PL 12649	LTVTC en vigueur	Commentaires de Lymo
Article 18 Obligations relatives aux voitures (s'applique aux VTC et taxis) 1 Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être : a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie; b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire; (…) 4 Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.	**Articles 20 et 21 LTVTC**	Dans le projet, toutes les voitures doivent avoir un système de paiement par carte bancaire (dans la LTVTC seuls les taxis doivent avoir un système de paiement par carte bancaire même si les VTC doivent accepter tous les moyens de paiements) et le Conseil d'Etat pourra exiger un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Le projet ne précise pas si une application mobile est considérée comme un « système de paiement par carte bancaire » et ne tient pas compte du fait que, s'agissant d'une application mobile, les quittances sont envoyées aux passagers par email ou sms et peuvent être consultées sur l'application. Pourquoi exiger un dispositif permettant d'imprimer les quittances ? C'est un système qui pourra s'avérer lourd/coûteux et qui ne correspond à aucune demande. Les chauffeurs ont toujours la possibilité de faire des quittances manuscrites.
Art. 24 Usage du domaine public 1 Les voitures de transport avec chauffeur ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public; elles ne peuvent ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette attente, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client. 2Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier. 3 Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.	**Art. 22 LTVTC Types de courses et utilisation du domaine public** [1] Les voitures de transport avec chauffeur effectuent uniquement des courses sur commande ou réservation préalable. [2] Il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur d'accepter une course lorsque les chauffeurs de voitures de transport sont hélés par un client. Les voitures de transport avec chauffeur peuvent prendre une course transmise par un diffuseur de courses lorsqu'elles circulent. [3] Les voitures de transport avec chauffeur ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public. Le Conseil d'Etat peut prévoir des autorisations d'usage accru du domaine public temporaires et exceptionnelles.	L'article 24 du projet de loi, appliqué à la lettre, reviendrait en réalité à éliminer totalement du marché genevois les diffuseurs de courses qui mettent à disposition des applications mobiles avec géolocalisation et fixation d'un prix à l'avance car les VTC ne pourraient pas accepter une course en circulant et devraient stationner dans un **lieu privé** en attendant des demandes de courses. Ils devraient ensuite également stationner dans un lieu privé après la course et n'auraient pas le droit par exemple de prendre une commande sur le chemin du retour. On comprend que ceci n'est bien évidemment pas possible. Le but des nouvelles technologies/applications de diffusion de courses est de pouvoir se connecter rapidement à un chauffeur près de soi. Une telle application ne pourrait plus fonctionner et n'aurait plus de raison d'être y compris si comme le souhaite le projet il y a un délai minimum entre la commande et la course. Le chauffeur devrait dans un tel cas attendre avant de prendre le client même si ce dernier se trouve à côté de lui.

Projet de loi LTVTC -PL 12649	LTVTC en vigueur	Commentaires de Lymo
Art. 26 Prix des courses (Droits et obligations spécifiques aux VTC) Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'exploitant d'une entreprise de transport. L'accord sur le prix doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.	**Art. 18 LTVTC Définition des prix des courses et tarifs (sous le chapitre III Droits et obligations des chauffeurs, des exploitants d'entreprise et des diffuseurs de courses)** [1] Les prix des courses sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, d'une application informatique ou de tout autre moyen électronique. Ces dispositifs doivent pouvoir être contrôlés en tout temps par le département et être visibles des passagers pendant toute la course. L'alinéa 6 est réservé. [2] Les courses sont effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client. (…) [6] Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés: a) librement et par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement l'exploitant; ou b) moyennant un dispositif permettant le calcul fiable du montant à percevoir en fonction notamment de la distance parcourue et du temps passé à l'intérieur du véhicule, tel que prévu à l'alinéa 1. Ce montant doit respecter les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.	Dans la LTVTC actuelle, les dispositions sur le prix des courses s'appliquent aux « chauffeurs, exploitants d'entreprise et diffuseurs de courses » alors que dans le Projet seuls les « chauffeurs » sont mentionnés. La LTVTC prévoit par ailleurs spécifiquement que le prix d'une course de VTC peut-être calculé par avance à l'aide d'une application informatique. Dans le Projet, la référence à l'application informatique permettant de calculer le **prix a purement et simplement disparu** et les VTC peuvent seulement fixer le prix d'une course par « entente avec le client ». L'utilisation de l'application mobile d'un diffuseur de courses par le chauffeur pour communiquer un prix au client est-il considéré comme une entente libre entre le client et le chauffeur ? Si oui pourquoi avoir enlevé le texte clair de la LTVTC actuelle qui mentionne l'application informatique ? Selon le Rapport, les fourchettes de prix seront bannies (page 39). Or, c'est précisément ce que propose l'application Lymo et il s'agit **d'un accord sur le prix** puisque le passager donne son accord sur un montant maximum. Le fait qu'il s'agisse d'une fourchette ne change rien à l'accord du passager qui accepte la fourchette proposée sachant qu'il ne paiera pas plus. Ce système est avantageux pour le client puisqu'il peut bénéficier d'un prix plus bas si par exemple il y a moins de trafic que prévu. Il n'y a aucune raison légitime de bannir les fourchettes de prix.

Projet de loi LTVTC -PL 12649	LTVTC en vigueur	Commentaires de Lymo
Article 30 al.2 a) Toute entreprise de diffusion de course doit, en outre : garantir la fiabilité et la qualité du service (…)	**Article 29 al.1 a) LTVTC** Tout diffuseur de course doit répondre aux obligations suivantes : a) garantir la fiabilité et la qualité du service (…)	Le projet reprend une incohérence qui figure déjà dans la loi. Le projet considère que le diffuseur de courses, contrairement à l'entreprise de transport, n'est pas un employeur mais sert uniquement d'intermédiaire entre le client et le transporteur (article 5 Projet). Or, en tant qu'intermédiaire, le diffuseur ne peut pas garantir la fiabilité et la qualité du service qui est offert par des transporteurs indépendants. Le diffuseur de courses n'emploie pas des chauffeurs, ne donne pas de directives aux chauffeurs et n'exerce pas de lien de subordination sur les chauffeurs, ces derniers sont indépendants. Dans ces circonstances il ne peut pas garantir le service qu'il ne contrôle pas. Lymo peut seulement vérifier et s'assurer que les chauffeurs qui utilisent l'application remplissent les conditions légales relatives aux permis professionnels. L'application Lymo montre par contre pour chaque chauffeur lors d'une commande de course le modèle du véhicule, son année, le prix de la course et sa notation (donnée par les clients).
Nombreux autres problèmes généraux avec le Projet, quelques exemples : **Article 6** L'exercice des professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, d'exploitant d'entreprise de transport et d'exploitant d'entreprise de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable. **Article 11** Les entreprises qui souhaitent diffuser des courses de taxi et de voiture de transport avec chauffeur doivent obtenir une autorisation pour chaque activité.	**Régime de l'annonce article 9 LTVTC**	C'est l'exploitant ou l'entreprise qui doit obtenir une autorisation ou les deux ? Pas clair et pourquoi cette distinction et ces références à l'exploitant que l'on retrouve à d'autres endroit également y compris dans la définition à l'article 5 ? Manque de précision.
Article 7 La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant : a) a l'exercice des droits civils; (...) g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent.	**Article 5 LTVTC**	Lymo est favorable au renforcement des contrôles s'agissant de l'affiliation des chauffeurs à des caisses de cotisation mais l'article 7 contient une restriction excessive de la liberté individuelle des chauffeurs. Ne pas être à jour avec les paiements de ses cotisations sociales peut conduire à la non-délivrance de la carte professionnelle ou à son retrait. Dans quelle autre profession le fait de ne pas être à jour dans ce type de paiement vous empêche purement et simplement de travailler ? Même chose aux articles 10 al. 2 d) et 11 al.2 d) du projet.

Projet de loi LTVTC -PL 12649	LTVTC en vigueur	Commentaires de Lymo
Section 3 Entreprises de diffusion de courses **Art. 11 Autorisation d'exploiter** Principe 1 Les entreprises qui souhaitent diffuser des courses de taxi et de voiture de transport avec chauffeur doivent obtenir une autorisation pour chaque activité. Conditions de délivrance 2 L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante : a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse; b) est inscrite au registre du commerce; c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, ces conditions doivent être réalisées par la personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise.	**Articles 27ss LTVTC**	Pourquoi la personne qui peut engager une société de diffusion de courses doit-elle être suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Cette personne ne peut pas être européenne et salariée de l'entreprise ? La règle de la nationalité va au-delà du droit des sociétés.
Art. 33 al. 2a) Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut : a) définir une zone de son périmètre exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance.		Le projet prévoit une zone de périmètre pour les taxis (article 33 al.2) et une zone de périmètre pour les VTC commandés à l'avance (article 33 al. 3) mais ne prévoit rien pour les taxis commandés à l'avance ce qui risque de créer des problèmes car les taxis précommandés ne doivent pas être dans une file d'attente avec les autres taxis.

Conclusions:

Le Projet de loi est contraire au principe constitutionnel de la liberté de commerce et d'industrie et revient à instaurer un monopole des taxis à Genève. Le Rapport prétend qu'il y a seulement trois modifications importantes de la LTVTC mais c'est bien plus que ça.

Le Projet de loi semble avoir pour but d'éradiquer Uber et par la même occasion tous les autres diffuseurs de courses utilisant une application mobile avec géolocalisation (sauf Taxiphone qui ne donne pas de prix mais une estimation et n'a pas de VTC). Les nouvelles technologies de diffusion de courses par application mobile ne sont pas mentionnées du tout.

Selon le projet, les VTC ne pourront ni stationner dans la rue ni circuler en attendant une commande de course et devront par conséquent stationner dans des lieux privés. Par ailleurs, les VTC ne pourront pas s'entendre avec le client, par le biais d'une application mobile, sur une fourchette de prix fixée à l'avance (ou même sur le prix tout court).

Les taxis en revanche peuvent être hélés en circulant et stationner sur le domaine public. Les taxis peuvent aussi fixer le prix de la course par le biais du compteur, avec un prix forfaitaire ou par entente préalable avec le client.

Genève serait l'une des rares villes où il n'y aurait pas de VTC opérant par diffuseur de courses avec application mobile, ce serait une régression et une image rétrograde de la ville surtout lorsque les touristes seront de retour, sans parler de la flambée des prix des taxis qui s'ensuivrait.

ANNEXE 20

Commission des transports - Révision de la LTVTC (H 1 31)
Proposition amendement pour limitation progressive des émissions de CO22

Art. 18 bis (nouveau) - Limitation progressive des émissions de CO2

1) L'immatriculation de tout véhicule en service est conditionnée à son inscription et son enregistrement dans une catégorie Etiquettes-énergie établie sur la base de sa carte grise.
2) Le conducteur doit pouvoir se justifier en tous temps.
3) Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, la circulation des véhicules appartenant aux catégories les plus polluantes est progressivement limitée comme suit:

   a) après 3 ans, les véhicules motorisés des catégories Etiquettes-énergies E, F et G ne sont plus autorisés à être immatriculés et à circuler;

   b) après 6 ans, les véhicules motorisés des catégories Etiquettes-énergies B, C, D ne sont plus autorisés à être immatriculés et à circuler;

   c) après 9 ans, les véhicules motorisés à combustion fossile et avec émission de CO2 ne sont plus autorisés à être immatriculés et à circuler.

4) Le département en charge de l'immatriculation des véhicules est chargé de la mise à jour en continu des données des véhicules, ainsi que du retrait des plaques des véhicules non conforme.
5) Le département évalue périodiquement la situation. Il analyse et communique régulièrement sur la situation statistique.

Exposé des motifs

Après analyse attentive des données reçues de l'OCV - Office cantonal des véhicules - en lien avec l'immatriculation et la désimmatriculation des taxis (cf tableaux annexés), on peut constater que le parc des véhicules est diversifiés avec toutefois des données qui méritent d'être portées à la connaissance des commissaires, soit:

1) Immatriculation et désimmatriculation (période 2010-2020)

La durée d'immatriculation de ces véhicules est courte, soit en valeur moyenne de 2.2 années (environ 75% des véhicules) et en valeur médiane de 1.25 année (50% des véhicules).

Sur les 3'911 véhicules qui ont été utilisés dans cette fonction entre 2010 et 2020, seuls 1'069 sont en activité à ce jour. **Plus de 80% de ces véhicules (568) ont moins de 3 ans**, les plus vieux (4) ayant au maximum 10 ans.

Sur un échantillonnage des 100 premières immatriculations de la liste, on peut constater que **le principe de dépose et reprise des plaques est de l'ordre de 1.62 par véhicule**. La période la plus longue d'immatriculation constatée en continu est de 2'359 jours (6.5 ans), en discontinu de 3'082 jours (8.5 ans en 4 périodes distinctes) et la plus courte de 5 jours non renouvelés.

2) Catégories étiquettes énergie des véhicules en circulation (classement de A à G)

Les catégories de classement énergie sont normalisées. Elles sont revues chaque année pour les véhicules mis en première circulation. Sur les 1'069 véhicules actuellement en circulation, la plus importante et la moins polluante est **la catégorie « A », avec 445 véhicules pour 41.63% du total.** La catégorie médiane (535 véhicules) se situe entre les catégories « C » et « D ».

Il faut aussi constater une surreprésentation dans la catégorie « G », pourtant la plus polluante, avec 198 véhicules pour 18.52% du total.

NB: À noter que l'étiquette énergie est attribuée à la mise en circulation et reste valable pour la durée de vie du véhicule. Il n'y a alors pas d'effet de coulissement entre catégorie, mais bien une réévaluation chaque année des critères correspondants à chaque catégorie. Un véhicule de catégorie « A » de 2020 est alors plus écologique que celui d'une année précédente. Il est possible en tous temps d'évaluer en ligne un véhicule, même ancien, par rapport aux différentes catégories, même avant l'établissement du système.

Cf: https://www.bfe-anw.admin.ch/wsee/index.php?sprache=fr&etyp=o&folgejahr=&ref=&tid=B1510&mode=links

Un exemple représentatif est celui d'une Toyota Prius Hybride immatriculée en 2001 qui entre encore, selon les normes de 2020, dans la catégorie d'efficacité énergétique « B », ceci avec une émission moyenne de 120 gm/CO2/km, ce qui reste tout à fait honorable par rapport à la cible 2020 qui est à 95 gm/CO2/km. (Cf. Etiquette-énergie 2020 annexée).

3) Répartition selon émissions de CO2 des véhicules en circulation

Les émissions des 1'069 véhicules actuellement en circulation, en grammes de CO2 par kilomètre parcouru, se situent entre entre 0 gm/km (5 véhicules électriques) et 325 gm/km (1 véhicule).

La valeur moyenne se situe 137 gm/km pour environ 600 véhicules (en. 60% du total) et la valeur médiane à 112 gm/km pour 535 véhicules (50% du total).

La norme actuelle (2020) limite l'importation des véhicules à 174 gm/CO2/km en moyenne. En dessus de celle-ci, les importateurs sont pénalisés par la Confédération.

4) Répartition selon type de motorisation et catégories étiquettes-énergie

Le type de motorisation le plus représenté aujourd'hui est très largement la combinaison **Hybride (électricité-essence) avec pas moins de 554 véhicules, soit 51.8% du total, dont 417 sont classés an catégorie « A »**, suivi par 341 Diesel (31.9%), dont le plus grand nombre sont classés dans les catégories « F » (96 véhicules) et « G » (77 véhicules), et les 161 Essence (15%), dont le plus grand nombre est classé en catégorie « G » (101 véhicules).

Conclusion et proposition

Avec un taux de renouvellement très élevé de ce type de véhicules, qui doivent pour la plus part atteindre les 200 à 300 milles kilomètres, il est tout à fait possible d'appliquer une contrainte en matière d'émissions de CO2 spécifique et relativement rapide.

Il importe alors de focaliser sur les véhicules les plus polluants. La solution par pallier éliminatoire de 3 ans, qui correspond à 80% du renouvellement des véhicules, semble la plus appropriée.

Il s'agirait de retirer de la circulation d'abord les catégories les plus polluantes, pour en finir avec une obligation à 9 ans (horizon 2030) de véhicules à Zéro émissions de CO2, ce qui correspond à la réduction demandée des émission de C02 (-60%, par rapport à 1990) par notre Grand Conseil et les objectifs du Plan climat cantonal 2030 révisé.

Commission des transports - Révision de la LTVTC (H 1 31)
Proposition amendement pour limitation progressive des émissions de CO22

La proposition des Verts est donc la suivante:

- 3 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, les véhicules des catégories Etiquettes-énergies E, F et G ne sont plus autorisés à être immatriculer et à circuler - **soit 410 véhicules, soit 38.4% du total 2020;**

- 6 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, les véhicules des catégories Etiquettes-énergies B, C, D ne sont plus autorisés à être immatriculer et à circuler - **soit 109 véhicules, soit 72.% du total 2020;**

- 9 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, les véhicules à combustion fossile et émission de CO2 ne sont plus autorisés à être immatriculé et à circuler.

L'amendement proposé serait formalisé dans la loi selon la proposition donnée en tête de la présente. Avec les explications complémentaires suivantes:

- Du moment où tous les champs ne sont pas renseignés, dans les bases de données reçues de l'OCV, notamment sur l'équivalence dans les catégories Etiquettes-énergie, il est important que le détenteur se mette en conformité (al. 1 et 2) et que le suivi soit assuré (al. 4).

- L'alinéa 3, avec ses lettres a, b et c, définit précisément le rythme et les catégories de véhicules concernés par une désimmatriculation et permet à chacun de s'organiser, dans un délai très raisonnable, en conséquence.

- Un alinéa 5 (facultatif) pourrait ajouter une notion dévaluation des mesures définies dans cet article 18.

Annexes: Tableaux statistique de traitement des données de l'OCV
Modèle Étiquette-énergie pour Toyota Prius Hybride de 2001 réalisée en ligne

Commission des transports sur traitement révison LTVTC - H 1 31

Statistique Taxis Genève - Selon données OCV - Analyse et compilation Boris Calame, Les Verts - Novembre 2020

Immatriculation et désimmatriculation - Répartition période 2010-2020

		TOTAL			CUMUL		
	Années	Véhicules	Pourcentage	Années max.	Années	Véhicules	Pourcentage
1	de 0.0 à 0.9	1'735	44.36%	1561.5	de 0.0 à 1.9	1'735	44.36%
2	de 1.0 à 1.9	845	21.61%	1605.5	de 0.0 à 2.9	2'580	65.97%
3	**de 2.0 à 2.9**	**568**	**14.52%**	**1647.2**	**de 0.0 à 2.9**	**3'148**	**80.49%**
4	de 3.0 à 3.9	306	7.82%	1193.4	de 0.0 à 3.9	3'454	88.32%
5	de 4.0 à 4.9	215	5.50%	1053.5	de 0.0 à 4.9	3'669	93.81%
6	de 5.0 à 5.9	129	3.30%	761.1	de 0.0 à 5.9	3'798	97.11%
7	de 6.0 à 6.9	71	1.82%	489.9	de 0.0 à 6.9	3'869	98.93%
8	de 7.0 à 7.9	25	0.64%	197.5	de 0.0 à 7.9	3'894	99.57%
9	de 8.0 à 8.9	13	0.33%	115.7	de 0.0 à 8.9	3'907	99.90%
10	de 9.0 à 9.9	4	0.10%	39.6	de 0.0 à 9.9	3'911	100.00%

	Total véhicules		Années cumul.
Total statistiques	3'911	100.00%	8664.9

Médianne utilisation	env. 1.25	années	pour 50% des véhicules
Moyenne utilisation	**2.22**	**années**	pour env. 75% des véhicules

Durée d'une immatriculation avec pointage de contrôle sur les 100 premiers véhicules de la liste de l'OCV:
- 70'906 jours pour 100 véhicules, soit 709 jours en moyenne par véhicule
- 70'906 jours au total pour 162 immatriculations, soit 438 jours en moyenne par immatriculation
- maximum constaté: en continu 2'359 jours, en discontinu 3'082 jours (4 périodes) /minimum constaté: 5 jours non renouvelés

Taxis en circulation - Répartition véhicules selon catégories étiquettes énergie

		TOTAL		CUMUL	
	Catégorie	Véhicules	Pourcentage	Véhicules	Pourcentage
1	A	445	41.63%	445	41.63%
2	B	39	3.65%	484	45.28%
3	**C**	41	3.84%	**525**	**49.11%**
4	D	29	2.71%	554	51.82%
5	E	100	9.35%	654	61.18%
6	F	112	10.48%	766	71.66%
7	G	198	18.52%	964	90.18%
8	non réf.	105	9.82%	1069	100.00%

Total	1'069	100.00%

Médianne catégories (de "A") à "C+" (ou D-) pour 535 véhicules

Commission des transports sur traitement révison LTVTC - H 1 31

Statistique Taxis Genève - Selon données OCV - Analyse et compilation Boris Calame, Les Verts - Novembre 2020

Taxis en circulation - Ventilation selon émissions CO2

	TOTAL			CUMUL		
	CO2 gm/km	Véhicules	Pourcentage	CO2 (moy.)	CO2 gm/km	Véhicules	Pourcentage
1	0 à 24	5	0.47%	60	0 à 24	5	0.47%
2	25 à 49	7	0.65%	259	0 à 49	12	1.12%
3	50 à 74	2	0.19%	124	0 à 74	14	1.31%
4	75 à 99	237	22.17%	20'619	0 à 99	251	23.48%
5	**100 à 124**	**282**	**26.38%**	**31'584**	**0 à 124**	**533**	**49.86%**
6	**125 à149**	**132**	**12.35%**	**18'084**	**0 à149**	**665**	**62.21%**
7	150 à 174	99	9.26%	16'038	0 à 174	764	71.47%
8	175 à 199	155	14.50%	28'985	0 à 199	919	85.97%
9	200 à 224	44	4.12%	9'328	0 à 224	963	90.08%
10	225 à 249	49	4.58%	11'613	0 à 249	1'012	94.67%
10	250 à 274	28	2.62%	7'336	0 à 274	1'040	97.29%
10	275 à 299	8	0.75%	2'296	0 à 299	1'048	98.04%
10	300 à 324	1	0.09%	312	0 à 324	1'049	98.13%
10	non réf.	20	1.87%	0	tout	1'069	100.00%

	Total véhicules		Total CO2
Total statistiques	1'069	100.00%	146'638

Moyenne CO2	**137 gm/km**
Médianne CO2	112 gm/km

Objectif CH 2020: moyenne des émissions des nouveaux véhicules immatriculés à maximum **174 gm CO2/km**

Taxis en circulation - Répartition selon type motorisation et catégories Etiquettes-énergie

	TOTAL			CATEGORIES Etiquettes-énergies							
	Carburant	Véhicules	Pourcentage	A	B	C	D	E	F	G	n/r
1	Electrique	5	0.47%	5	0	0	0	0	0	0	0
2	**Hybride EE**	**554**	**51.82%**	**417**	15	4	0	43	1	20	54
3	Hybride DE	4	0.37%	3	1	0	0	0	0	0	0
4	Gaz nat	2	0.19%	1	0	0	0	0	1	0	0
5	GPL	2	0.19%	0	0	0	0	0	0	0	2
6	Essence	161	15.06%	1	4	8	4	11	14	101	18
7	Diesel	341	31.90%	18	19	29	25	46	96	77	31

Total	**1'069**	100%	445	39	41	29	100	112	198	105
Cumul véhicules			445	484	**525**	554	654	766	964	1069
Pourcentage			**41.6%**	3.6%	3.8%	2.7%	9.4%	10.5%	18.5%	9.8%
Cumul pourcentages			41.6%	45.3%	**49.1%**	51.8%	61.2%	71.7%	90.2%	100%

Médianne catégories (de "A") à "C+" (ou D-) pour 535 véhicules

Etiquette-énergie 2020
voitures d'occasion

NEDC

Modèle	**TOYOTA Prius HYB 2001**
Propulsion	Traction avant
Puissance	53 kW / 72 ch
Poids à vide	1340 kg

Consommation B + Essence / Electrique (Hybrid)
5.1 l/100 km

Emissions de CO_2

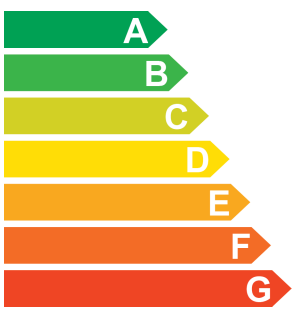
Pour ce modèle
120 g/km



0 g/km >250 g/km

Objectif
95 g/km

Efficacité énergétique



B

De plus amples informations sont disponibles sous **www.catalogueconsommation.ch**
Aucune valeur WLTP n'est disponible pour ce véhicule, donc toutes les données sont basées sur le cycle de mesure NEDC.
1TA202 (s)

Observations et demandes d'amendements des milieux professionnels et d'usagers

Document synoptique à l'attention de la Commission des transports

Organisation du document :

Les 4 colonnes du présent document sont organisées comme suit :

- Les colonnes aux extrémités gauche et droite reproduisent le PL-12649 dans sa teneur initiale, respectivement dans sa teneur amendée.
  Le document en **annexe** permettra à votre commission d'apprécier comment s'inscrivent les modifications proposées par le DSES dans le PL.
- Les colonnes centrales reproduisent les observations formulées par les milieux professionnels et d'usagers, respectivement la position du DSES quant aux amendements proposés

Acronymes utilisés:

- **UTG** Observations de l'Union des taxis genevois, du 21.09.2020
  (N.B. les 2 premiers paragraphes figurant en page 6 concernent les AUADP et devraient figurer en page 5 à la suite des observations ad art. 13 PL. Idem pour des mentions figurant en page 10 et qui devraient figurer en page 9 à la suite des observations ad art. 27)
- **CTSPG** Observations de l'Association des chauffeurs de taxi sans plaques à Genève, du 21.09.2020
- **TAXIPHONE** Observations de TAXIPHONE CENTRALE SA, du 21.09.2020
- **UBER** Observations d'UBER, reflétant son audition du 01.09.2020
- **LYMO** Observations de LYMO, du 06.10.2020
- **FEGAPH** Observations de la Fédération genevoise d'association de personnes handicapées et de leurs proches, du 21.09.2020
- **DSES** Position du département de la sécurité, de l'emploi et de la santé relative aux observations susmentionnées

Code couleurs :

- **Rouge** : amendement principal (interdiction du bail à ferme et de la location de plaques de taxis; **articles 5, 13, 27, 29, 46**)
- **Vert** : amendements sollicités par les milieux professionnels (**articles 5, 7, 8, 18, 19, 24, 26, 33, 34, 37, 46**)
- **Bleu**: modifications formelles (**articles 5, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 21, 22, 23, 26, 27, 29, 30, 33, 34, 36, 40, 41, 46**),
  dont la suppression du terme "exploitant" dans les articles 5, 6, 13, 19, 26, 27, 29, 30, 46.
- **Noir gras:** avenants proposés et décidés lors des séances devant la Commission des transports
- Surbrillance proposition d'amendement (art. 47 souligné)

PL-LTVTC déposé (PL-12649)	*Observations/amendements proposés milieux professionnels et usagers*	*Commentaires du DSES*	PL LTVTC intégrant l'amendement général proposé par le DSES
Chapitre I - Dispositions générales	/	/	**Chapitre I - Dispositions générales**
Art. 1 But [1] La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité. [2] Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement et des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière de conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.	***FEGAPH :*** *La FEGAPH propose de reprendre dans le but de la loi l'alinéa 2 de la loi actuelle qui a teneur suivante:* *"***Elle [la loi] a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois. "** *La FEGAPH estime que cette clause traduit mieux : "que le service de taxis est un service public et qu'un des buts de la loi est bien de le promouvoir tant pour sa qualité que pour son efficience."*	***DSES :*** *Le DSES relève que les notions d'efficacité et de qualité du service sont repris à l'article 1, al.1 du PL et que les autres éléments (promotion d'un service capable de "répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois") figure à l'article 30, al. 3 du PL.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**Art. 1 But** [1] La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité. [2] Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement et des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière de conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.
Art. 2 Champ d'application [1] La présente loi s'applique aux activités exercées, sur le territoire cantonal, par : a) les chauffeurs de taxi; b) les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur; c) les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique; d) les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique. [2] La présente loi ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié : a) aux personnes en situation de handicap; b) aux personnes malades ou blessées,	***TAXIPHONE :*** *en lien avec cette disposition, TAXIPHONE propose les 3 amendements suivants :* ***1)*** *modification dans l'ensemble du texte de loi, la notion de "voiture de transport avec chauffeur" par "***voiture de tourisme avec chauffeur***".* ***2)*** *reformulation de l'exclusion visée à l'article 2, al. 2, let. a comme suit: "***aux personnes en situation de handicap au moyen de voitures spécialement adaptées;***" Cette modification est demandée pour éviter des "distorsions de concurrence" avec les prestations offertes par TAXIPHONE.* ***3)*** *reformulation de l'exclusion visée à l'article 2, al. 2, let. d comme suit : "*	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante :* ***Ad 1)*** *La proposition de TAXIPHONE n'a pas été reprise dans l'amendement général du DSES ci-contre. Cependant* ➔ ***Le DSES peut entrer en matière sur cette demande.*** ***Ad 2)*** *Le DSES relève que l'exclusion visée à l'article 2, al. 2, let. a ne concerne que le transport "exclusivement" (voir alinéa 2 phrase introductive) dédié au transport spécialisé, lequel constitue un marché distinct des taxis et VTC, de sorte qu'il n'y a pas distorsion de concurrence. L'entreprise de taxi et/ou VTC qui offre des services tout public, tout en adaptant*	**Art. 2 Champ d'application** [1] La présente loi s'applique aux activités exercées, sur le territoire cantonal, par : a) les chauffeurs de taxi; b) les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur; c) les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique; d) les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique. [2] La présente loi ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié : a) aux personnes en situation de handicap; b) aux personnes malades ou blessées,

lorsque le transport est réalisé au moyen de véhicules visés à l'article 4, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, du 6 mai 1981; c) aux travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise; d) aux écoliers; e) aux détenus.	**aux écoliers lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par l'école;"** *Cette modification est demandée pour éviter des "distorsions de concurrence" avec les prestations offertes par TAXIPHONE.*	*sa flotte pour pouvoir également accueillir des personnes en situation de handicap, reste pleinement soumise au PL. Cette loi a pour vocation de régir le transport destiné à tout public et non pas toutes les formes de transport de personnes. Par ailleurs, la modification proposée par TAXIPHONE ne considère que le handicap physique et ne tient pas compte du transport dédié au handicap psychique lequel ne nécessite pas l'adaptation du véhicule, mais un accompagnement professionnel.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 3)*** *Pour les mêmes motifs, il convient également d'écarter cette proposition.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	lorsque le transport est réalisé au moyen de véhicules visés à l'article 4, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, du 6 mai 1981; c) aux travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise; d) aux écoliers; e) aux détenus.
	FEGAPH : *La FEGAPH souhaiterait supprimer l'exclusion visée à l'article 2, al. 2, let. a et demande que le transport exclusivement dédié au personnes en situation de handicap soit intégré dans le champ d'application du PL.*	***DSES :*** *Le DSES rappelle que le PL n'a pour vocation de régir le transport spécialisé (dont le transport sanitaire et le transport exclusivement dédié aux personnes en situation de handicap). Ce type de transport a des besoins de réglementation sécifiques qui ne peuvent être satisfait dans le cadre de ce PL.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	
Art. 3 Autorités compétentes [1] Le département chargé de la régulation du commerce (ci-après : département) est l'autorité cantonale d'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. [2] Sont réservées les dispositions spéciales désignant d'autres autorités.	/	/	**Art. 3 Autorités compétentes** [1] Le département chargé de la régulation du commerce (ci-après : département) est l'autorité cantonale d'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. [2] Sont réservées les dispositions spéciales désignant d'autres autorités.

Art. 4 Entraide administrative [1] Les autorités compétentes dans les domaines visés à l'article 1, alinéa 2, et celles participant à l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que l'Aéroport international de Genève et les caisses de compensation concernées collaborent entre eux. Ils se transmettent mutuellement les renseignements et documents en tant que cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches. [2] Concernant les offreurs externes, le département peut également échanger avec l'autorité compétente du lieu de provenance.	/	/	**Art. 4 Entraide administrative** [1] Les autorités compétentes dans les domaines visés à l'article 1, alinéa 2, et celles participant à l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que l'Aéroport international de Genève et les caisses de compensation concernées collaborent entre eux. Ils se transmettent mutuellement les renseignements et documents en tant que cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches. [2] Concernant les offreurs externes, le département peut également échanger avec l'autorité compétente du lieu de provenance.
Art. 5 Définitions Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par : a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »; b) « voiture de transport avec	***CTSPG :*** *En lien avec l'article 5, la CTSPG demande :* ***1)*** *des définitions plus précises de la notion de chauffeur indépendant de taxi, respectivement de VTC.* ***2)*** *une différenciation plus claire entre les entreprises de transport de taxi et celles de VTC.* ***3)*** *que la loi impose aux titulaires d'une AUADP d'utiliser cette dernière personnellement.*	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante;* ***Ad 1)*** *La notion d'indépendance est définie par le droit du travail et le droit des assurances sociales auxquels l'article 5 fait expressément référence.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)*** *Le DSES partage cet avis. La mise à disposition (location) de voitures destinées au transport professionnel de personnes doit expressément être limité aux VTC, à l'exclusion des TAXIS. Cette modification s'inscrit dans le cadre de l'amendement principal (interdiction du bail à ferme et location de plaques de taxis)* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande.*** *(voir article 5, let. c).*	**Art. 5 Définitions** Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par : a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit **exclusif** de faire usage de **la dénomination** « Taxi », **notamment**

chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi »; c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou met une ou plusieurs voitures à la disposition d'une entreprise, respectivement à la disposition d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants; d) « exploitant d'entreprise de diffusion de courses » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques,		***Ad 3)*** *Il en va de même de cette demande qui a été reprise dans l'amendement principal* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande.*** *(voir les articles et commentaires 5, 13, 27, 29 et 46).*	**dans le cadre de sa publicité** ; b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit de faire usage de **la dénomination à ~~l'enseigne~~** « Taxi »; c) « **~~exploitant d'~~**entreprise de transport » : toute personne **physique ou morale** qui**~~, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique~~**: 1°est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000; ou 2°met une ou plusieurs voitures **de transport avec chauffeur** à la disposition d'une entreprise, respectivement d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants; ou 3°**est détentrice de plusieurs voitures dédiées au transport professionnel**
	TAXIPHONE: *TAXIPHONE demande que le PL mentionne que l'usage de l'enseigne TAXI soit réservés aux taxis. Il propose la reformulation suivante de l'article 5, let. a :* **"« taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi », et de ce nom dans leurs offres de prestations ;"**	*DSES : Le DSES partage cet avis. Il propose un amendement reformulé* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande.*** *(voir article 5, let. a).*	
	FEGAPH : *En lien avec l'article 5, let. a et b, la FEGAPH s'interroge sur le sens des termes "tout public", alors même qu'une partie des usagers qu'elle représente ne peuvent pas accéder à ces services de transport.*	***DSES :*** *Le DSES rappelle que le PL promeut une offre de taxis/VTC destinée à des personnes en situation de handicap. Il prévoit à cet égard différentes mesures, notamment des taxes annuelles réduites pour détenteurs de véhicules qui ont procédé aux adaptations nécessaires.* ➔ ***La remarque de la FEGAPH n'appelle pas d'amendement.***	

informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course.			**de personnes.** d) « ~~**exploitant d'**~~entreprise de diffusion de courses » : toute **personne physique ou morale** qui~~**, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique,**~~ sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course.
Chapitre II - Accès aux professions	/	/	**Chapitre II - Accès aux professions**
Art. 6 Principes [1] L'exercice des professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, d'exploitant d'entreprise de transport et d'exploitant d'entreprise de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable. [2] Les voitures utilisées dans le cadre de ces professions doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14, le droit fédéral étant réservé. [3] Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant respect des conditions d'octroi. [4] Après octroi d'une autorisation ou d'une immatriculation, le titulaire est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de délivrance. Le département peut en tout temps vérifier la réalisation desdites conditions.	***UBER :*** *Uber met en cause le principe selon lequel les exploitants d'entreprise (de transport ou de diffusion de courses) doivent obtenir une autorisation avant de pouvoir exercer leur activité. Il demande le maintien du système de l'annonce actuellement en vigueur qu'il estime suffisant pour atteindre "l'intérêt public poursuivi" (sans préciser lequel). Il prétend que le passage au système de l'autorisation désavantagerait le canton, seul en Suisse à prévoir ce régime.*	***DSES :*** *Le DSES ne partage pas cet avis. Le système de l'autorisation ne rend pas l'accès au marché plus difficile; mais permet un meilleur contrôle. L'autorité peut procéder à un contrôle a priori des conditions d'accès, alors que le système d'annonce, reposant sur la bonne foi de l'administré, ne permet qu'un contrôle ponctuel a posteriori. Le nouveau système permet aussi de renforcer les mesures; les contrevenants se voyant retirer l'autorisation. A noter que le canton de VD vient d'adopter une loi entrée en vigueur le 1er janvier 2020 prévoyant le système de l'autorisation.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**Art. 6 Principes** [1] L'**activité** ~~**exercice des professions**~~ de chauffeur de taxi, de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, ~~**d'exploitant**~~ d'entreprise de transport et ~~**d'exploitant**~~ d'entreprise de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable. [2] Les voitures utilisées dans le cadre de ces **activités** doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14 **de la présente loi**, le droit fédéral étant réservé. [3] Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant **le** respect des conditions d'octroi. [4] Après octroi d'une autorisation ou d'une immatriculation, le titulaire est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de délivrance. Le département peut en tout temps vérifier la réalisation

			desdites conditions.
Section 1 Chauffeurs	/	/	**Section 1 Chauffeurs**
Art. 7 Carte professionnelle ***Principes*** [1] La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la catégorie dans laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet quant à elle d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur. [2] La carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter. ***Conditions de délivrance*** [3] La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant : a) a l'exercice des droits civils; b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou employé; c) est titulaire du permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs précédant le dépôt de la requête; d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;	***TAXIPHONE :*** *TAXIPHONE demande une modification de l'article 7, al. 6 concernant la caducité de la carte professionnelle. Il propose la formulation suivante :* "[6] **Le département constate la caducité de la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire cesse son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur ou son activité d'exploitant d'une entreprise de transport ou de diffuseur de courses."** ***UBER :*** *UBER relève que le statut (indépendant ou salarié) de chauffeurs utilisant certaines plateformes fait actuellement l'objet de procédures judiciaires ayant pour effet de suspendre les demandes d'affiliation des chauffeurs concernés. Dans le cadre de l'application de l'article 7, al. 3, let. g, il demande que "Les autorités cantonales devraient donc accepter toute forme de preuve qu'un chauffeur a fait les démarches auprès de la caisse de compensation cantonale et a tenté de s'enregistrer."*	***DSES :*** *Le DSES relève que le titulaire d'une carte professionnelle qui "cesse" son activité de chauffeur pour devenir un exploitant d'entreprise de transport doit pouvoir conserver sa carte professionnelle. Celle-ci figure en effet parmi les conditions de délivrance de l'autorisation d'exploiter une entreprise de transport (voir article 10 al. 2 let. c du PL). Il propose de retenir l'idée de TAXIPHONE en la reformulant.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir article 7, al. 6, ci-contre)*** ***DSES :*** *Le DSES relève que la formulation retenue dans le PL prend précisément en compte la situation décrite par UBER. Il sait que les demandes d'affiliation des chauffeurs UBER sont actuellement suspendues. La notion "**est assuré**" qui figure à l'article 7, al. 3, let. g, vise les chauffeurs employés, annoncés par l'exploitant d'une entreprise de transport. La notion d'"**affilié**" vise les chauffeurs indépendants, dont le statut a fait l'objet d'une décision de la caisse de compensation. Enfin, la notion "**d'attestation d'annonce**" vise les procédures en cours. Dans l'intervalle, la caisse délivre l'attestation d'annonce aux chauffeurs concernés. Il est précisé que le libellé de cette disposition a été formulé en concertation avec la Caisse cantonale de compensation, afin de*	**Art. 7 Carte professionnelle** ***Principes*** [1] La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession ~~**de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la catégorie dans**~~ **pour** laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet ~~**quant à elle**~~ en outre d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur. [2] La carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter. ***Conditions de délivrance*** [3] La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant : a) a l'exercice des droits civils; b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou employé; c) est titulaire du permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs précédant le dépôt de la requête; d) est titulaire du permis de transport

e) n'a pas fait l'objet, dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat; f) est titulaire du diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur; g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent. [4] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de la carte professionnelle de chauffeur. ***Révocation*** [5] Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie. ***Caducité*** [6] Le département constate la caducité de la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire cesse son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur.		*respecter la terminologie métier. Les chauffeurs d'UBER qui ont fait une demande d'affiliation peuvent produire en tout temps ladite "attestation d'annonce" et, partant, réaliser les conditions visés à l'alinéa 3, let. g.* ➔ ***La remarque d'UBER n'appelle pas d'amendement***	e) n'a pas fait l'objet, dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat; f) est titulaire du diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur; g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation. ~~et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent.~~ [4] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de la carte professionnelle de chauffeur. ***Révocation*** [5] Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie. ***Caducité*** [6] Le département constate la caducité de la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire **renonce à** son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur.
	LYMO: *LYMO estime que le fait d'exiger que les chauffeurs indépendants soient à jour avec le paiement des cotisations sociales constitue une restriction excessive de la liberté individuelle. Le maintien de cette exigence aurait pour effet de les priver de la possibilité de travailler.*	***DSES :*** *Le DSES est sensible aux arguments de LYMO* ➔ ***Le DSES a dès lors donné suite à cette demande (voir art. 7, al. 3, let. g, ci-contre).***	
Art. 8 Diplômes et examens [1] Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens	***UTG*** *: L'UTG demande :* ***1)*** *que le nombre de sessions d'examens soit réduit, afin d'éviter que de nouveaux offreurs arrivent sur le marché.*	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante:* ***Ad 1)*** *- Le DSES relève que le nombre de sessions d'examens n'est pas régi par la loi, mais par le règlement. Le DSES*	**Art. 8 Diplômes et examens** [1] Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens

attestant les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces professions. [2] Les matières des examens portent sur : a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton; b) les obligations résultant de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que des connaissances élémentaires de gestion; c) le maniement du compteur horokilométrique; d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais; e) les principes de la conduite écologique; f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap; g) les compétences sociales, de communication et de gestion des conflits. [3] Le Conseil d'Etat détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur de taxi, respectivement de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur.	***2)*** *elle suggère en outre d'introduire dans les matières d'examens des normes d'entretien et d'hygiène au regard des circonstances actuelles.*	*examinera donc cette demande au moment d'adopter ce dernier. A noter qu'il est d'ores et déjà prévu de réduire le nombre de sessions à une au lieu de deux actuellement.* ➔ ***Le DSES propose dès lors de ne pas donner suite à cette demande dans le cadre de ce PL*** ***Ad 2)*** *Le DSES estime que c'est une bonne idée d'introduire dans les matières d'examen les normes d'entretien et d'hygiène. Celles-ci s'imposent, notamment en cas de pandémie telle que celle que nous connaissons actuellement. Pour que ces éléments puissent figurer dans le règlement qui sera édicté ultérieurement, un ancrage doit être prévu dans la loi. L'ajout de la notion de "**client**" à l'alinéa 2, let. f couvre tout usager et poursuit ce but.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir article 8, al. 2, let. f, ci-contre).***	attestant les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces professions. [2] Les matières des examens portent sur : a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton; b) les obligations résultant de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que des connaissances élémentaires de gestion; c) le maniement du compteur horokilométrique; d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais; e) les principes de la conduite écologique; f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des **clients, en particulier** des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap; g) les compétences sociales, de communication et de gestion des conflits. [3] Le Conseil d'Etat détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur de taxi, respectivement de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur.
	TAXIPHONE : *TAXIPHONE propose les amendements suivants :* ***1)*** *il demande la suppression de l'examen mentionné à l'article 8, al. 2, let. e, relatif aux "principes de la conduite écologique", le jugeant inutile.* ***2)*** *il demande que le niveau de difficulté des examens de chauffeur de VTC soit relevé et propose de reformuler l'article 8, al. 3 comme suit : "[3] **Le Conseil d'Etat détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de***	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante :* ***Ad 1)*** *Il considère que la conduite écologique doit rester au programme.* ➔ ***Le DSES propose dès lors de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)*** *Le DSES estime qu'il se justifie de maintenir une différence des exigences pour les examens de taxis et de VTC, en regard de l'accès accru au domaine public dont bénéficient les taxis. Il relève par ailleurs que le PL augmente d'ores et déjà le niveau de difficulté des examens*	

	l'obtention du diplôme de chauffeur. Les candidats au diplôme de chauffeur de voiture de tourisme avec chauffeur sont uniquement dispensés de l'examen portant sur le maniement du compteur horokilométrique."	*des chauffeurs VTC par rapport à la loi actuellement en vigueur.* ➔ ***Le DSES propose dès lors de ne pas donner suite à cette demande***	
	UBER: *UBER demande :* ***1)*** *la suppression de l'examen visé à l'alinéa 2, let. a portant sur les connaissances pratiques et théoriques de la topographie genevoise. Il estime que ce test constitue un obstacle au marché du travail et "ne sert aucun intérêt public légitime" depuis l'avènement des GPS.* ***2)*** *une augmentation des sessions d'examens qui sont aujourd'hui au nombre de 2.*	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante :* ***Ad 1)*** *Le DSES considère qu'un chauffeur doit avoir une vue d'ensemble du territoire sur lequel il exerce, notamment pour pouvoir renseigner le client ou en cas de défaillance technique. Il relève que le Tribunal fédéral (TF) a eu l'occasion de se prononcer sur cette question. Selon le TF l'exigence des connaissances topographiques répond à un intérêt public (Arrêt du Tribunal fédéral, 2C_940/2010 du 17 mai 2011, consid. 5.3.2, RDAF 2013 I 586, 587). En outre, s'agissant de l'accès au marché sous l'angle de la LMI, la Comco a repris ces mêmes éléments dans sa recommandation de 2012 (DPC 2012/2 438) concernant la profession de transport de personnes soumis à la LTVTC.* ➔ ***Le DSES propose dès lors de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)*** *Comme évoqué plus haut, le nombre de sessions d'examens n'est pas régi par la loi, mais par le règlement. Le DSES examinera donc cette demande au moment d'adopter ce dernier.* ➔ ***Le DSES propose dès lors de ne pas donner suite à cette***	

		demande	
Art. 9 Organisation des examens Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer des tâches à cet effet.	***UTG :*** *L'UTG demande que la loi contienne des précisions quant aux associations auxquelles le département peut déléguer des tâches de formation. Elle dit avoir constaté des abus et des conflits d'intérêts, comme par exemple des formations dispensées par des personnes occupant à la fois un rôle d'expert au sein de la commission d'examens LTVTC tout en occupant la fonction d'administrateurs d'un diffuseur de courses.*	***DSES :*** *Le DSES rappelle que la commission d'examens LTVTC est instituée par le règlement et non par la loi. S'il y a lieu de prévoir des règles d'incompatibilité, il s'agira de les introduire dans le règlement et non pas dans la loi.* ➔ ***La remarque de l'UTG n'appelle dès lors pas d'amendement***	**Art. 9 Organisation des examens** Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer des tâches à cet effet.
Section 2 Entreprises de transport	/	/	**Section 2 Entreprises de transport**
Art. 10 Autorisation d'exploiter ***Principe*** [1] Les entreprises qui souhaitent exploiter différents services doivent obtenir une autorisation pour chaque activité. ***Conditions de délivrance*** [2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante : a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse; b) est inscrite au registre du commerce; c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de voiture de transport avec chauffeur selon la catégorie des services qu'elle propose, et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être une	***TAXIPHONE :*** *TAXIPHONE demande la modification de l'article 10 al. 2 let. c. Il propose la reformulation suivante:* **"c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de voiture de transport avec chauffeur selon la catégorie des services qu'elle propose, et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, il est renoncé à cette exigence ~~le titulaire de la carte professionnelle doit être une personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise~~;"**	***DSES :*** *Le DSES estime que cette modification serait inadéquate. Il souhaite qu'une personne responsable au sein de l'entreprise morale soit titulaire de la carte professionnelle et, partant, connaisse le métier et le régime qui lui est applicable. Cette exigence est nouvelle par rapport au droit en vigueur. Elle a été introduite pour s'assurer que le respect des obligations découlant de la loi soient respectées dans le cadre de la gestion d'entreprise.* ➔ ***Le DSES propose dès lors de ne pas donner suite à cette demande***	**Art. 10 Autorisation d'exploiter** ***Principe*** [1] Les entreprises qui **offrent** différents services doivent **avoir obtenu** une autorisation pour chaque activité. ***Conditions de délivrance*** [2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante : a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse; b) est inscrite au registre du commerce; c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de voiture de transport avec chauffeur selon la catégorie des services qu'elle propose, et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être une

personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise; d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent; e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. [3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation. ***Révocation*** [4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. ***Caducité*** [5] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.			personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise; d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent; e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. [3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation. ***Révocation*** [4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie **sous réserve de l'alinéa 5.** **[5] En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances.** ***Caducité*** [6] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.
Section 3 Entreprises de diffusion de courses	***UTG :*** *Concernant la section 3 du chapitre II, l'UTG demande la mise en place d'une centrale de diffusion de courses "étatique, pour des raisons*	***DSES :*** *Le DSES rappelle qu'un projet de loi précédent prévoyait ce type de centrale, mais qu'il a été écarté. Le nombre de diffuseurs de courses actifs*	**Section 3 Entreprises de diffusion de courses**

	financières. Elle estime que certains diffuseurs de courses réclament des montants mensuels trop élevé.	*sur le marché est suffisant pour permettre désormais à la concurrence de jouer son rôle. L'Etat n'entend pas s'y substituer.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	
Art. 11 Autorisation d'exploiter ***Principe*** [1] Les entreprises qui souhaitent diffuser des courses de taxi et de voiture de transport avec chauffeur doivent obtenir une autorisation pour chaque activité. ***Conditions de délivrance*** [2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante : a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse; b) est inscrite au registre du commerce; c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, ces conditions doivent être réalisées par la personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise; d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent;	***TAXIPHONE****: TAXIPHONE demande que l'article 11 al. 1 soit précisé. Il propose la formulation suivante :* **"[1] Les entreprises qui souhaitent diffuser des courses de taxi et de voiture de transport avec chauffeur doivent obtenir une autorisation pour chaque activité. Il en va de même des exploitants d'applications ou de sites internet dès l'instant où ils offrent des prestations de transport à destination de la clientèle sise sur le territoire genevois ou de la clientèle souhaitant un transport à l'intérieur du canton de Genève."**	***DSES :*** *Le DSES considère que cette modification n'est pas nécessaire. au vu de l'art. 2 du PL (champs d'application) qui précise que la LTVTC s'applique aux activités exercées sur le territoire cantonal. A teneur de la disposition susmentionnée, l'obtention d'une autorisation d'exploiter devient nécessaire dès lors que la prestation offerte s'adresse à une clientèle sur le territoire genevois.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**Art. 11 Autorisation d'exploiter** ***Principe*** [1] Les entreprises qui **diffusent** des courses de taxi et de voiture de transport avec chauffeur doivent **avoir obtenu** une autorisation pour chaque activité. ***Conditions de délivrance*** [2] L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante : a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse; b) est inscrite au registre du commerce; c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, **les conditions visées à l'article 7, alinéa 3, lettre b, de la présente loi** doivent être réalisées par la **ou les** personne**s** ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise; d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des
	UBER : *Comme évoqué plus haut (voir commentaire ad art. 6 PL), UBER met en cause le principe selon lequel les exploitants d'entreprise doivent obtenir une autorisation avant de pouvoir exercer la profession. Il demande la suppression de cette disposition.*	***DSES :*** *Le DSES estime que le système de l'autorisation n'apporte que des avantages (voir commentaire ad art. 6 PL). Des cantons suisses, dont VD et même ZH, connue pour être libérale, s'inspirent de notre réglementation.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	
	LYMO, *concernant l'article 11, LYMO relève :* ***1)*** *l'absence d'utilisation systématique des notions "entreprise" et "exploitant d'entreprise" dans le PL.* ***2)*** *une coquille à l'alinéa 2, let. c. La qualité d'indépendant ne concernant pas le requérant qui intervient pour*	***DSES :*** ***Ad 1)*** *Le DSES remercie LYMO pour sa lecture attentive.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette remarque et a procédé à la modification formelle des dispositions concernées (voir les articles 10, 11, 19, 28, 30, 31,***	

e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. [3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation. ***Révocation*** [4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. ***Caducité*** [5] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de diffusion de courses cesse son activité.	*le compte d'une personne morale.*	***32, 37, 41)*** ***Ad 2)*** *Le DSES remercie LYMO pour sa lecture attentive.* ➔ ***Le DSES a donné suite à la remarque et a procédé à la modification concernée (voir article 11, al. 2, let. c, ci-contre)***	cotisations sociales qui lui incombent; e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. [3] Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation. ***Révocation*** [4] Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie**, sous réserve de l'alinéa 5.** **[5] En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances.** ***Caducité*** [6] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de diffusion de courses cesse son activité.
Section 4 Immatriculations	/	/	**Section 4 Immatriculations**
Art. 12 Immatriculation des taxis [1] Les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées. [2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13. Chaque immatriculation correspond à une autorisation d'usage	/	/	**Art. 12 Immatriculation des taxis** [1] Les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées. [2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13 **de la présente loi**. Chaque immatriculation correspond à une

accru du domaine public.			autorisation d'usage accru du domaine public.
Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public ***Principes*** [1] Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique. [2] Elles sont attribuées moyennant respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires. [3] Les autorisations d'usage accru du domaine public et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles. L'article 27, alinéas 4 et 5, régit la mise à disposition de voitures de taxi. [4] Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement et détermine les modalités d'attribution. ***Conditions de délivrance*** [5] L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans, lorsque le requérant : a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions de délivrance;	***CTSPG :*** *La CTSPG relève que l'attribution des AUADP par le système de la liste d'attente est problématique en raison du long temps d'attente.* ***UTG :*** *En lien avec l'article 13, l'UTG fait les remarques suivantes:* ***1)*** *Elle considère que la durée de l'AUADP fixée à 6 ans est trop courte. Elle souhaiterait à tout le moins l'augmenter à 20 ans.* ***2)*** *Elle demande que les autorités compensent les personnes qui ont été "lésées" dans les cessions d'AUADP autorisés pendant la période transitoire de juillet à décembre 2017* ***3)*** *Elle estime que le nombre d'AUADP en circulation est trop élevé.* ***4)*** *Elle demande la suppression de la condition figurant à l'alinéa 5, let. c concernant le paiement de la taxe annuelle au motif qu'un "grand nombre de chauffeurs de taxi ne seraient pas en mesure de payer le montant de CHF 1'400.-."* ***5)*** *Elle observe qu'un nombre important de chauffeurs titulaires d'AUADP n'en font pas un usage "personnel et effectif" et demande que cette situation soit corrigée dans le cadre du PL.*	***DSES :*** *Le DSES est conscient de cette problématique qu'il conviendra de traiter au niveau réglementaire, conformément à l'alinéa 4.* ➔ ***La remarque de la CTSPG n'appelle pas d'amendement*** ***DSES :*** *La position du DSES est la suivante:* ***Ad 1)*** *Le délai de six ans actuellement en vigueur dans la LTVTC permet à l'autorité de s'assurer que les titulaires d'AUADP remplissent les conditions d'octroi de l'autorisation. Il favorise en outre une rotation des AUADP. Porter ce délai à 20 ans figerait le système. En tout état de cause, le titulaire de l'AUADP qui se conforme à la loi se verra renouveler l'AUADP au terme des 6 ans; il a dès lors une pleine maitrise de la durée de son AUADP.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas entrer en matière sur cette demande*** ***Ad 2)*** *Le DSES rappelle qu'il a fallu aménager un délai transitoire pour permettre le passage de la LTaxis à la LTVTC prévoyant un système différent (système de "concession" versus système de la taxe annuelle). Le délai transitoire s'étant achevé en décembre 2017, il n'y pas lieu d'en faire étant dans le cadre du présent PL qui constitue une continuité par rapport à la LTVTC en vigueur.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public** ***Principes*** [1] Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique. [2] Elles sont attribuées moyennant **le** respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires. [3] Les autorisations et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles; **elles ne peuvent être mises à la disposition d'entreprises ni de chauffeurs tiers. Le titulaire de l'autorisation doit en faire un usage personnel et effectif en tant que chauffeur au sens de l'article 5, lettre a ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1 ou 3 de la présente loi.** [4] Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement, détermine les modalités d'attribution **et définit la notion d'usage effectif.** ***Conditions de délivrance*** [5] L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête

b) n'a pas, en qualité de chauffeur ou d'exploitant d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution; c) s'est acquitté, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36. [6] Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation. ***Conditions de renouvellement*** [7] L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque : a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation; b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées. ***Révocation*** [8] Le département révoque les autorisations lorsque : a) l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie; b) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante, en violation de l'interdiction mentionnée à l'alinéa 3, ou une voiture de taxi, en violation des conditions fixées à l'article 27, alinéas 4 et 5, et de celles fixées par le règlement d'application de la		*Ad 3) Le DSES relève que le nombre d'AUADP est fixé non pas dans la loi, mais dans le règlement au vu de la nécessité de réévaluer périodiquement les besoins.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** *Ad 4) Le DSES constate que la taxe annuelle n'est pas excessive. Seuls 36 chauffeurs n'ont pas payé leur taxe. Certains n'ont même jamais payé de taxe depuis l'entrée en vigueur de la LTVTC. Pour dissuader les mauvais payeurs, l'obligation de payer la taxe annuelle figure désormais dans les conditions d'octroi de l'AUADP. Cette solution a également été retenue dans le secteur de la restauration régi par la LRDBHD.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** *Ad 5) Le DSES est entré en matière sur cette proposition en formulant l'amendement principal interdisant le bail à ferme et la location de plaques de taxis. Il est précisé que l'amendement proposé à l'art. 13 al. 4 in fine stipule expressément que la notion d'usage effectif doit être définie par le Conseil d'Etat dans le règlement.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir amendement principal articles 5, 13, 27, 29, 46)***	pour 6 ans, **à une personne physique ou morale** lorsque l**a** requéran**te** : a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions de délivrance; b) n'a pas, en qualité de chauffeur ou ~~**d'exploitant**~~ d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution; c) s'est acquitté**e**, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36 **de la présente loi**. [6] Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation. ***Conditions de renouvellement*** [7] L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque : a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation; b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées. ***Révocation*** [8] Le département révoque les autorisations lorsque l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie. ***Caducité*** [9] Le département constate la caducité de

présente loi. ***Caducité*** [9] Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque : a) son titulaire y renonce par écrit; b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance; c) son titulaire n'en fait pas un usage effectif pendant 6 mois consécutifs, sauf en cas d'incapacité totale de travail provisoire dûment attestée par un certificat médical; d) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus; e) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force. ***Dépôt des plaques d'immatriculation*** [10] En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer.			l'autorisation lorsque : a) son titulaire y renonce par écrit; b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance; c) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus; d) son titulaire n'en fait pas un usage effectif, **en tant que chauffeur, respectivement en tant qu'entreprise** pendant 6 mois consécutifs. **Est réservé le cas d'incapacité totale de travail provisoire du chauffeur titulaire de l'autorisation,** dûment attestée par un certificat médical; e) **son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante en violation de l'alinéa 3**; f) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force. ***Dépôt des plaques d'immatriculation*** [10] En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer.
Art. 14 Immatriculation des voitures de transport avec chauffeur	***UTG :*** *Concernant cette disposition l'UTG demande, afin de limiter le*	***DSES :*** *La position du DSES est la*	**Art. 14** **Immatriculation des voitures de transport avec**

[1] Les voitures de transport avec chauffeur sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées. [2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à une personne physique ou morale lorsque cette dernière est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de voitures de transport avec chauffeur et en réalise toujours les conditions. [3] Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, lorsque cette condition n'est plus remplie. [4] Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.	*nombre de VTC:* ***1)*** *que la délivrance des plaques d'immatriculation de VTC soit soumise à la condition que le détenteur dispose d'une place de stationnement privée pour garer la voiture lorsqu'il ne circule pas.* ***2)*** *que la carte professionnelle de chauffeur de VTC soit limitée dans le temps et soumise à renouvellement.*	*suivante:* ***Ad 1)*** *Il estime que la demande de l'UTG ne se justifie pas et serait en contradiction avec l'amendement proposé à l'article 24.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)*** *Concernant la carte de chauffeur VTC, le DSES rappelle qu'elle est soumise aux conditions de délivrance figurant à l'art. 7 al. 3 qui sont les mêmes pour tous les chauffeurs, taxi comme VTC. La réalisation de ces conditions est vérifiée lorsque le chauffeur demande une plaque d'immatriculation. Limiter dans la durée la carte professionnelle de chauffeur de VTC nécessiterait de limiter également celle de chauffeur de taxi.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**chauffeur** [1] Les voitures de transport avec chauffeur sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées. [2] Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à **un chauffeur, lorsque ce dernier** est titulaire d'une carte professionnelle ou à une entreprise de transport, **lorsque cette dernière est titulaire de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 10 de la présente loi** et en réalise toujours les conditions. [3] Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, **si ~~cette condition~~ l'une des conditions posées à l'alinéa 2** n'est plus remplie. **~~[4] Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.~~**
Section 5 Offreurs externes	/	/	**Section 5 Offreurs externes**
Art. 15 Disposition générale Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20.	***TAXIPHONE:*** *TAXIPHONE demande l'intégration d'un nouvel alinéa 2 afin de renforcer le dispositif concernant les offreurs externes, lequel aurait la teneur suivante:* "**[2] Les personnes ou entreprises qui offrent depuis l'extérieur du canton de Genève des prestations de transport ou de diffusion de courses à destination de la clientèle sise sur le territoire genevois ou de la clientèle souhaitant un transport à l'intérieur du canton de Genève par le biais d'applications ou de sites internet sont**	***DSES :*** *Le DSES relève que cette proposition de modification repose sur une mauvaise compréhension du PL et serait contraire au droit supérieur. La section 5 du chapitre II vise les professionnels qui ont leur centre d'activité en dehors du canton de Genève. Les dispositions de cette section fixent les conditions leur permettant d'étendre leur activité professionnelle dans le canton de Genève, étant précisé que le régime applicable est circonscrit par la LMI, respectivement l'ALCP.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas***	**Art. 15 Disposition générale** Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20 **de la présente loi**.

	considérées comme opérant à l'intérieur du canton de Genève et non comme offreurs externes."	***donner suite à cette demande***	
Art. 16 Offreurs confédérés ***Course intra-cantonale*** [1] Lorsque l'offreur confédéré entend effectuer une ou plusieurs courses dont les lieux de prise en charge et de destination se situent dans le canton de Genève, il doit se soumettre au préalable à une procédure de reconnaissance en vue de la délivrance de l'autorisation prévue à l'article 7, respectivement aux articles 10 ou 11 de la présente loi. [2] Le Conseil d'Etat définit une procédure de reconnaissance simple, rapide et gratuite. Seules les conditions qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance sont examinées. Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis, ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte. ***Course extra-cantonale*** [3] La procédure de reconnaissance n'est pas requise, pour effectuer des courses dont le lieu de prise en charge ou de destination se situe en dehors du canton de Genève.	***UTG:*** *Dans ses observations, l'UTG relève qu'un grand nombre de VTC vaudois (VD) exercent régulièrement leur activité dans le canton de Genève et font ainsi une concurrence déloyale aux chauffeurs genevois. Elle demande des contrôles systématiques et propose que les autorités fassent appel aux chauffeurs de taxis pour dénoncer les contrevenants.*	***DSES :*** *Le DSES est conscient du problème des offreurs confédérés. Il précise que, s'agissant de la concurrence déloyale, l'art. 16 al. 1 et 2 améliore la situation par rapport à la loi actuelle. Désormais, une seule course effectuée entièrement dans le canton de Genève suffit à soumettre l'offreur confédéré à la procédure de reconnaissance. Le DSES précise que l'art. 16 PL a été rédigé dans le cadre des limites fixées par la LMI et qu'il n'est pas possible d'aller plus loin. Enfin, il est rappelé que des contrôles réguliers sont déjà réalisés dans ce domaine et que, s'agissant des dénonciations des milieux professionnels, celles-ci sont traitées par la PCTN lorsqu'elles contiennent des éléments concrets permettant d'établir les infractions.* ➔ ***Les remarques de l'UTG n'appellent pas d'amendements***	**Art. 16 Offreurs confédérés** ***Course intra-cantonale*** [1] Lorsque l'offreur confédéré entend effectuer une ou plusieurs courses dont les lieux de prise en charge et de destination se situent dans le canton de Genève, il doit se soumettre au préalable à une procédure de reconnaissance en vue de la délivrance de l'autorisation prévue à l'article 7, respectivement aux articles 10 ou 11 de la présente loi. [2] Le Conseil d'Etat définit une procédure de reconnaissance simple, rapide et gratuite. Seules les conditions qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance sont examinées. Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis, ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte. ***Course extra-cantonale*** [3] La procédure de reconnaissance n'est pas requise, pour effectuer des courses dont le lieu de prise en charge ou de destination se situe en dehors du canton de Genève.
	UBER: *UBER demande la suppression de l'article 16, al. 1. Il met en cause la conformité de cette clause à la LMI et souhaite maintenir en lieu et place la formulation actuelle, à savoir : "***souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève***".*	***DSES :*** *Le DSES relève que la formulation actuelle, soit "exercer régulièrement" est une notion juridique indéfinie qui nécessite une interprétation, raison pour laquelle elle a été abandonnée. La formulation retenue dans le PL évite cette insécurité juridique et facilite par ailleurs le contrôle. Désormais une seule course intracantonale suffit à l'application du régime visé lequel est au demeurant conforme à la LMI. La clause a en effet été rédigée en tenant compte de la*	

		recommandation de la COMCO concernant la profession de transport de personnes soumis à la LTVTC de 2012 ((DPC 2012/2 438) *Il est précisé que l'arrêt de la CACJ auquel UBER fait référence dans ses observations n'est pas pertinent. Dans cette affaire, la PCTN a sanctionné à tort un chauffeur VD en appliquant l'ancien droit, sans tenir compte de la LMI. Concrètement, la PCTN aurait dû examiner si l'expérience professionnelle du chauffeur VD lui permettait d'obtenir une équivalence de la carte professionnelle. La CACJ reproche à la PCTN de ne pas l'avoir fait. Le nouvel article 16 prévoit expressément la "procédure de reconnaissance" dont le défaut a été reproché à la PCTN.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	
Art. 17 Offreurs étrangers [1] Les offreurs étrangers sont soumis aux dispositions des traités internationaux et des législations d'application du droit suisse. [2] Les chauffeurs au bénéfice de l'accord entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne, d'autre part, sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, exerçant des activités sur le territoire cantonal doivent au préalable : a) se soumettre à la procédure de vérification visée à l'article 4 de la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de	***UTG:*** *Dans ses observations, l'UTG relève que des VTC étrangers notamment en provenance de Lituanie et de Pologne exercent régulièrement, en particulier pendant la saison touristique, leur activité sur le site de l'Aéroport de Genève (AIG) et font ainsi une concurrence déloyale aux chauffeurs genevois. Elle demande des contrôles systématiques et propose que les autorités fassent appel aux chauffeurs de taxis pour dénoncer les contrevenants.*	***DSES :*** *Le DSES est conscient du problème et a eu des échanges avec l'AIG sur cette problématique. Il précise que l'art. 17 constitue une amélioration par rapport à la situation actuelle (art. 14 LTVTC). Le PL indique les obligations incombant aux offreurs étrangers, ce qui facilite le travail des différents organes et autorités de contrôle. L'alinéa 3 stipule que les offreurs étrangers doivent être en mesure de prouver en tout temps avoir effectué les démarches légales au moyen des attestations d'annonce et d'accès au marché. Le DSES précise que l'art. 17 PL a été rédigé dans le cadre des limites fixées par le droit fédéral (ALCP-LDét)*	**Art. 17 Offreurs étrangers** [1] Les offreurs étrangers sont soumis aux dispositions des traités internationaux et des législations d'application du droit suisse. [2] Les chauffeurs au bénéfice de l'accord entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne, d'autre part, sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, exerçant des activités sur le territoire cantonal doivent au préalable : a) se soumettre à la procédure de vérification visée à l'article 4 de la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de

déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications, du 14 décembre 2012; b) procéder à l'annonce de leur détachement sur le territoire cantonal, conformément à l'article 6 de la loi fédérale sur les mesures d'accompagnement applicables aux travailleurs détachés et aux contrôles des salaires minimaux prévus par les contrats-types de travail, du 8 octobre 1999. [3] Lors du détachement, ils doivent être en mesure d'établir en tout temps avoir procédé conformément à l'alinéa 2. [4] Le Conseil d'Etat peut prévoir un système électronique permettant de s'assurer du respect des procédures visées à l'alinéa 2.		*et qu'il n'est pas possible d'aller plus loin. Enfin, il est rappelé que des contrôles réguliers sont déjà réalisés dans ce domaine et que, s'agissant des dénonciations des milieux professionnels, celles-ci sont traitées par la PCTN lorsqu'elles contiennent des éléments concrets permettant d'établir les infractions.* ➔ ***La remarque de l'UTG n'appelle pas d'amendement***	déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications, du 14 décembre 2012; b) procéder à l'annonce de leur détachement sur le territoire cantonal, conformément à l'article 6 de la loi fédérale sur les mesures d'accompagnement applicables aux travailleurs détachés et aux contrôles des salaires minimaux prévus par les contrats-types de travail, du 8 octobre 1999. [3] Lors du détachement, ils doivent être en mesure d'établir en tout temps avoir procédé conformément à l'alinéa 2. [4] Le Conseil d'Etat peut prévoir un système électronique permettant de s'assurer du respect des procédures visées à l'alinéa 2.
Chapitre III Exercice des professions	/	/	**Chapitre III Exercice des professions**
Section 1 Dispositions communes	/	/	**Section 1 Dispositions communes**
Art. 18 Obligations relatives aux voitures [1] Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être : a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie; b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire. [2] Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que voiture de transport avec	***UTG:*** *Dans ses observations, l'UTG demande que :* ***1)*** *le PL prévoie une disposition autorisant le détenteur ou un tiers d'utiliser le taxi à titre privé. Elle propose que dans ce cas, le disque tachygraphe puisse servir de preuve.* ***2)*** *la faculté réservée au Conseil d'Etat d'exiger l'installation d'un système de géolocalisation (al. 4), soit supprimée. Un tel système étant contraire aux "principes de respect de liberté de déplacement du*	***DSES :*** ***Ad 1)*** *Le DSES relève que le PL permet déjà l'utilisation d'un taxi à titre privé (par le détenteur ou par un tiers), moyennant toutefois le retrait de l'enseigne lumineuse taxi et du logo officiel (art. 21, al. 1 PL, à contrario).* *A noter que, vu l'interdiction du bail à ferme, le titulaire de l'AUADP s'expose à la caducité de l'AUADP (art. 13, al. 9, let. e, PL amendé), s'il prête son taxi à un tiers qui omet de retirer l'équipement susmentionné.*	**Art. 18 Obligations relatives aux voitures** [1] Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être : a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie; b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire. [1bis] **Afin de limiter progressivement les émissions de CO_2, les voitures**

chauffeur, l'équipement visé à l'article 21, al. 1, lettres b et c, doit être retiré. Durant le changement d'affectation, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2. [3] Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique. [4] Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.	*chauffeur et du client".*	➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)*** *Le DSES signale que la formulation figurant à l'alinéa 4 est potestative. Dans l'hypothèse d'un éventuel usage de la faculté conférée au Conseil d'Etat, il conviendra d'effectuer une pesée des intérêts. Ce n'est qu'en présence d'un intérêt public prépondérant que les libertés individuelles du chauffeur et du client pourront être restreintes.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**utilisées doivent :** **a) dès le 1er juillet 2024, avoir une efficacité énergétique correspondant aux catégories étiquette-énergie A, B, C ou D;** **b) dès le 1er juillet 2027, avoir une efficacité énergétique correspondant à la catégorie étiquette-énergie A;** **c) dès le 1er juillet 2030, ne plus émettre de CO2.** [2] Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que voiture de transport avec chauffeur, l'équipement visé à l'article 21, **alinéa** 1, lettres b et c, **de la présente loi** doit être retiré. Durant le changement d'affectation, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2. [3] Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique. [4] Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un **appareil ~~dispositif~~** permettant d'**émettre** des quittances **physiques ou électroniques**. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.
	UBER : *UBER formule les demandes ci-après :* ***1)*** *suppression de l'article 18, al. 1, let. b, lequel exige l'équipement d'un système de paiement par carte bancaire (crédit et débit). Il estime notamment que l'équipement de terminaux de paiement est trop couteux et inutile. Il demande : "de s'en tenir au régime actuel".* ***2)*** *suppression de l'article 18, al. 2, qui exige d'un taxi de retirer la bonbonne et le logo taxi lorsqu'il entend exercer comme VTC. UBER estime que cette obligation est trop lourde pour les taxis et que par ailleurs, l'obligation incombant au diffuseur de course de ne pas créer de confusion pour le client entre les services Taxis et VTC suffit.*	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante :* ***Ad 1)*** *Le DSES relève que le PL ne fait que reprendre les obligations du droit actuellement en vigueur qui impose d'ores et déjà aux chauffeurs d'accepter tout moyen de paiement (voir les articles 21, al. 3 et 24, al. 1 LTVTC). Le PL n'a fait que déplacer ces obligations dans les dispositions communes. Tout client doit en effet pouvoir payer la course selon les modalités de son choix (espèce, carte de débit ou crédit, application du type TWINT, etc.).* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)*** *Le DSES relève que pour éviter la confusion entre taxis et VTC, la loi actuelle interdit aux taxis d'utiliser leur véhicule pour exercer en tant que VTC. Le PL améliore dès lors cette situation en permettant aux taxis de fonctionner comme VTC, moyennant le retrait des*	

		signes visibles (bonbonne; logo). En supprimant l'exigence de retirer ces signes, les chauffeurs concernés pourraient effectuer des courses en tant que VTC tout en empruntant les voies de bus sans crainte d'être contrôlés par les agents de police. Indépendamment de la question du contrôle, la suppression de cette clause aurait également un impact négatif sur la protection des consommateurs. Le régime afférent au prix des courses taxi et VTC étant fondamentalement différent. ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	
	LYMO: *LYMO fait les demandes suivantes :* ***1)*** *suppression de l'exigence relative au système de paiement par carte bancaire.* ***2)*** *Suppression de l'alinéa 4 donnant au Conseil d'Etat la faculté d'exiger que les voitures soient équipés d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances, lesquelles sont aujourd'hui souvent envoyées aux clients par e-mail ou par sms.*	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante :* ***Ad 1)*** *Comme susmentionné, le DSES relève que le PL ne fait que reprendre les obligations du droit actuellement en vigueur qui impose d'ores et déjà aux chauffeurs d'accepter tout moyen de paiement (voir les articles 21, al. 3 et 24, al. 1 LTVTC), étant précisé qu'une application est un système de paiement possible, mais qu'elle ne doit pas être imposée au client. Ce dernier doit pouvoir payer la course selon ses propres choix (espèces, carte de débit ou crédit, application du type TWINT, etc.). L'équipement standard de toute voiture doit dès lors comporter un système de paiement par carte bancaire.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)*** *Le DSES est sensible aux arguments de LYMO. Il relève que les*	

		quittances émises de manière électronique par les diffuseurs de course satisfont aux exigences du PL. La faculté que le Conseil d'Etat s'est réservé à l'alinéa 4 vise en réalité les quittances manuscrites souvent incomplètes, voir non remises aux clients. Le DSES propose un amendement tenant compte de la remarque de LYMO, tout en maintenant la possibilité pour le Conseil d'Etat d'exiger un dispositif permettant d'émettre des quittances physiques ou électroniques. ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir article 18, al. 4, ci-contre)***	
	FEGAPH: *La FEGAPH demande que le PL prévoit l'obligation d'équiper tout véhicule pour le transport de personnes handicapées. Elle propose que l'article 18 soit complété comme suit:* **"[2] Un an après l'entrée en vigueur de la loi, tout véhicule neuf doit pouvoir transporter une personne handicapée assise sur sa chaise roulante et être dûment équipé pour faciliter l'installation des personnes malvoyantes .** **[3] Dix ans après l'entrée en vigueur de la loi, aucun véhicule non accessible comme indiqué à l'alinéa 2 ne sera autorisé à l'exploitation ».** **[4] L'espace minimum réservé à la chaise roulante et à son occupant est de 1,35 m de hauteur exigée, 0,70 m de largeur et 1,30 m de longueur;** **[5] L'espace réservé à la chaise**	***DSES :*** *Le département estime, qu'au vu de la Convention de l'ONU, aucune discrimination ne doit frapper les personnes en situation de handicap. Cela étant, le département rappelle que moins de 1% de personnes se déplacent en chaise roulante en Suisse et que, sur cette base, il paraît déraisonnable d'exiger que le 100% des taxis et des VTC soient équipés de rampes d'accès pour de telles chaises. Sur la base d'un véhicule de quelque CHF 18'000.- (qui ne comporte pas de banquettes pour le transport classique de personnes), l'investissement demandé représenterait plus de CHF 20'000.000.—pour 1100 véhicules. Cela étant, le département veillera à vérifier qu'il y ait un nombre de véhicules adaptés en suffisance.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	

	roulante doit être inséré à l'arrière du véhicule parmi les sièges et autres passagers. **[6] L'espace réservé à la chaise roulante doit pouvoir être affecté à l'usage d'une personne valide au moyen d'un siège rabattable;** **[7] L'accès au véhicule doit se faire au moyen d'une rampe à pente douce ou par élévateur;** **[8] La hauteur du plancher du véhicule doit être adaptée pour le confort de l'usager;** **[9] En cas de mise en œuvre d'une rampe d'accès, la longueur de celle-ci sera limitée et l'inclinaison de la rampe ne peut être supérieure à 22%;** **[10] Le taxi doit pouvoir assurer une visibilité latérale suffisante aux personnes transportées;** **[11] Le taxi doit pouvoir assurer une hauteur libre minimum de 1,24 m à la porte arrière;** **[12] Le véhicule taxi doit offrir au passager assis sur sa chaise roulante une sécurité optimale. A cette fin, la chaise roulante doit être arrimée au moyen d'un système de fixations au sol à verrouillage rapide, pouvant résister en cas de choc".**		
Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients [1] Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir un comportement, une tenue et une conduite	***UTG :*** *L'UTG formule les observations ci-après :* ***I)*** *elle demande la création d'une "commission de contrôle" pour améliorer l'état des véhicules. Cette*	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante :* ***Ad I)*** *Le DSES considère que la constitution d'une commission de contrôle est une mesure*	**Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients** [1] Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir un comportement, une tenue et une conduite

corrects. Sa voiture doit en outre répondre à toutes les garanties de commodité et de propreté. [2] Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap. [3] Tout chauffeur doit, sur demande des clients, présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification. [4] Les chauffeurs et les entreprises doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement. [5] Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés. [6] Le chauffeur ou l'exploitant d'une entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés. [7] Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux	*commission aurait pour attributions d'imposer "des normes d'hygiène et de sécurité dans le véhicule" et de contrôler leur application".* ***2)** elle demande qu'il soit possible d'émettre des quittances sous format électronique (e-mail, sms).*	*disproportionnée.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)** Le DSES constate que le PL ne l'interdit pas l'émission de quittances sous forme électronique et considère qu'il est opportun de le prévoir expressément.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir article 19, al. 5, ci-contre)***	corrects. Sa voiture doit en outre répondre à toutes les garanties de commodité et de propreté. [2] Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap. [3] Tout chauffeur doit, sur demande des clients, présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification. [4] Les chauffeurs et les entreprises doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement. [5] Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client; **elle peut être émise sous forme électronique**. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés. [6] Le chauffeur ou ~~l'exploitant d'une~~ l'entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés. [7] Les entreprises de transport ou de
	***TAXIPHONE:** Concernant l'article 19, TAXIPHONE fait les propositions de modifications suivantes :* *1) à l'alinéa 4, il demande la suppression des ~~cartes de débit~~* *2) à l'alinéa 6 : il demande le rappel de l'exclusivité sur l'enseigne taxis et propose la formulation suivante :* "**Le chauffeur ou l'exploitant d'une entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés. L'usage du nom "taxi" dans les offres des prestations est réservé aux seuls exploitants de taxis. Il est interdit aux exploitants de voitures de tourisme avec chauffeurs et aux diffuseurs de courses à de tels exploitants de faire usage du nom "taxi".**"	***DSES :** La position du DSES est la suivante :* ***Ad 1)** Le DSES considère que dans le cadre d'un service visant tout public, il convient d'accepter tout moyen de paiement, la carte de débit étant une modalité de paiement usuelle parmi la clientèle jeune et âgée.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)** La proposition de modification relative à l'exclusivité de l'enseigne taxi a été reprise dans l'amendement général du DSES. Elle a été reformulée et déplacée à l'art. 5 let. a du PL où elle a une place centrale. Il n'est pas nécessaire de la répéter à l'article 19.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir article 5, let. a).*** ***Ad 3)** Le DSES constate que la tenue et la conduite correcte des chauffeurs constituent des éléments du devoir général de courtoisie et que ce dernier est fréquemment violé. Il propose dès lors de réserver la possibilité pour le Conseil d'Etat de concrétiser ces*	

clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent. [8] Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent figurer sur la quittance et détermine les informations qui doivent être affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules. Il peut également prévoir des indications à afficher sur les lieux de prise en charge.	*3) A l'alinéa 8, TAXIPHONE demande que le Conseil d'Etat puisse réglementer l'habillement des chauffeurs. Il propose l'amendement suivant :* "**Le Conseil d'Etat fixe les modalités minimales de tenue des chauffeurs, notamment eu égard à leur habillement. Il fixe également les indications qui doivent figurer sur la quittance et détermine les informations qui doivent être affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules. Il peut également prévoir des indications à afficher sur les lieux de prise en charge."**	*aspects, s'il y a lieu.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir article 19, al. 8, ci-contre).***	diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent**, à moins que cela ne soit manifestement disproportionné**. ~~[8] Le Conseil d'Etat précise les conditions du devoir général de courtoisie et fixe les indications qui doivent figurer sur la quittance. Il détermine les informations qui doivent être affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules; il peut également prévoir des indications à afficher sur les lieux de prise en charge.~~
	FEGAPH : *La FEGAPH demande que la clause réglementaire figurant actuellement à l'article 35 RTVTC soit intégrée à l'article 19 du PL.*	***DSES :*** *Le DSES précise que la disposition visée stipule que la présence d'un chien d'assistance ne constitue pas un motif de refus de course. Elle s'inscrit dans l'obligation des taxis d'accepter toute course en leur qualité de titulaire d'AUADP. La clause a dès lors vocation de figurer dans le règlement et non pas dans la loi.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	
Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis	/	/	**Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis**
Art. 20 Usage du domaine public [1] Tout taxi en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public, lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée : a) de s'arrêter aux stations de taxis	***TAXIPHONE :*** *TAXIPHONE demande l'accès à de nouvelles voies. Il propose de modifier l'article 20 al. 1 let b comme suit :* "**b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, et aux cycles si la taille de la voie est suffisante**; "	***DSES :*** *DSES relève que les voies réservées aux cycles, dont la taille serait suffisante pour un véhicule, ont été mises en place dans le cadre des mesures COVID et ne sont pas définitives à ce jour.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas***	**Art. 20 Usage du domaine public** [1] Tout taxi en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public, lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée : a) de s'arrêter aux stations de taxis

dans l'attente de clients; b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun; c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte. [2] Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. [3] Tout taxi en service qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients. [4] Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques pour l'aménagement des stations de taxis visé à l'alinéa 2. Il peut, pour des motifs de police liés à l'ordre public, restreindre provisoirement le droit d'utiliser les voies réservées aux transports en commun visées à l'alinéa 1, lettre b, ou interdire définitivement l'accès des taxis à certains tronçons.		***donner suite à cette demande***	dans l'attente de clients; b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun; c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte. [2] Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. [3] Tout taxi en service qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients. [4] Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques pour l'aménagement des stations de taxis visé à l'alinéa 2. Il peut, pour des motifs de police liés à l'ordre public, restreindre provisoirement le droit d'utiliser les voies réservées aux transports en commun visées à l'alinéa 1, lettre b, ou interdire définitivement l'accès des taxis à certains tronçons.
Art. 21 Obligations relatives aux voitures [1] Tout taxi en service est muni en permanence d'un équipement composé : a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses; b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé, respectivement si le	***UTG :*** *L'UTG se plaint du fait que le logo officiel sous forme d'autocollant ne résiste pas aux lavages et que celui magnétique abîme la carrosserie et/ou se détache sur l'autoroute.*	***DSES :****. Le DSES relève que les défauts invoqués par l'UTG résultent peut-être d'un choix inadéquat d'imprimeur. Il rappelle que le principe d'un logo officiel est fixé dans la loi, que le règlement donne le choix du support (autocollant ou magnétique) et n'impose pas de fournisseur. L'annexe au règlement ainsi que la Charte graphique et de positionnement figurant sur le site Internet de l'Etat (https://www.ge.ch/document/pctn-ltvtc-logo-officiel-taxis-genevois/telecharger)*	**Art. 21 Obligations relatives aux voitures** [1] Tout taxi en service **~~est~~ doit être** muni en permanence d'un équipement composé : a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif **alternatif** reconnu pour calculer le prix des courses; b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est

tarif I ou II est appliqué; c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie. [2] Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement.		*précisent les exigences techniques qui doivent être respectées par l'imprimeur lors de la réalisation des logos. Il doit notamment fournir au propriétaire du taxi une attestation par laquelle il certifie utiliser un support garanti en stabilité pour une vitesse de 180 km/h à une température de - 20° C à + 50°C. Le client peut aussi exiger des autocollants de qualité. Ceux filmés résistent aux lavages fréquents. Pour ces motifs, la modification n'a pas été reprise dans l'amendement gnéneral du DSES. Cependant,* ➔ ***Le DSES peut entrer en matière sur un changement sous réserve de proposition concrète et réalisable***	libre ou occupé, respectivement si le tarif I ou II est appliqué; c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie. [2] Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement.
Art. 22 Prix des courses [1] Selon le choix des clients, le prix de la course est déterminé : a) par le compteur horokilométrique, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny; b) par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales; c) par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport. [2] Le prix de la course fixé selon l'alinéa 1, lettre b ou c, ne peut excéder le montant calculé par le compteur	***UTG :*** *L'UTG relève que lors de la fixation des prix forfaitaires il faudra "tenir compte d'une certaine pondération afin de ne pas léser les taxis aux heures de pointe! Et en plus, il faut prendre en considération l'augmentation du niveau de la vie et du pouvoir d'achat."*	***DSES :*** *Le DSES relève que la détermination des montants forfaitaires se fera dans le cadre de l'adoption du règlement. Il est bien entendu que les milieux professionnels seront entendus à cette occasion. L'article 34 PL (consultation et participation des milieux professionnels) trouvera application.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**Art. 22 Prix des courses** [1] Selon le choix des clients, le prix de la course est déterminé : a) par le compteur horokilométrique **ou un dispositif alternatif reconnu**, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny; b) par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales; c) par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport. [2] Le prix de la course fixé selon l'alinéa 1, lettre b ou c, ne peut excéder le
	TAXIPHONE : *TAXIPHONE demande qu'il soit précisé dans le PL que les prix forfaitaires ne concernent que des courses au départ de certains lieux. Il propose de reformuler l'article 22 al. 1 let b comme suit :* **"par un prix forfaitaire au départ de l'aéroport international de Genève et des gares etc. et à destination de zones**	***DSES :*** *Le DSES rappelle que les précisions de cet ordre ont vocation à figurer dans le règlement et non pas dans la loi.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	

horokilométrique. Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course. [3] Le compteur horokilométrique peut être remplacé par un dispositif alternatif reconnu au sens de l'article 21, alinéa 1, lettre a. Ce dernier doit pouvoir être contrôlé en tout temps par le département. [4] Le Conseil d'Etat fixe les tarifs et suppléments maximaux des courses visées à l'alinéa 1, lettre a, ainsi que les prix forfaitaires, les lieux de départ et zones de destination visés à l'alinéa 1, lettre b.	**prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales;"**		montant calculé par le compteur horokilométrique **ou un dispositif alternatif reconnu**. Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course. ~~**[3] Le compteur horokilométrique peut être remplacé par un dispositif alternatif reconnu au sens de l'article 21, alinéa 1, lettre a, de la présente loi. Ce dernier doit pouvoir être contrôlé en tout temps par le département.**~~ [3] Le Conseil d'Etat fixe les tarifs et suppléments maximaux des courses visées à l'alinéa 1, lettre a, ainsi que les prix forfaitaires, les lieux de départ et zones de destination visés à l'alinéa 1, lettre b.
Art. 23 Obligations vis-à-vis des clients [1] Les chauffeurs de taxi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'Etat. [2] Le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celle-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettres a, b, ou c. [3] Les courses doivent en outre être effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.	/	/	**Art. 23 Obligations vis-à-vis des clients** [1] Les chauffeurs de taxi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'Etat. [2] Le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celle-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettres a, b, ou c, **de la présente loi**. [3] Les courses doivent ~~**en outre**~~ être effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.
Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur	/	/	**Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport**

			avec chauffeur
Art. 24 Usage du domaine public [1] Les voitures de transport avec chauffeur ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public; elles ne peuvent ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette attente, ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client. [2] Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier. [3] Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.	***UTG:*** *L'UTG estime qu'il faut imposer : "un laps de temps minimum d'une heure entre la commande et la prise en charge, afin d'éviter le maraudage et l'émission de commandes à posteriori".*	***DSES :*** *Le DSES estime que cette durée est excessive.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**Art. 24 Usage du domaine public** [1] [1] Les voitures de transport avec chauffeur ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public**; elles ne peuvent ~~ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course,~~ ni circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont** hélées par un client. [2] Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier. **~~[3] Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.~~**
	UBER: *UBER formule les demandes suivantes :* ***1)*** *suppression de l'interdiction de se garer sur le domaine public, notamment pour des motifs d'écologie et d'économie.* ***2)*** *suppression de l'alinéa 3 permettant au Conseil d'Etat de fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge du client.*	***DSES : La position du DSES est la suivante :*** ***Ad 1)*** *Le DSES est sensible aux arguments d'UBER.* ➔ *Le DSES a donné suite à cette demande (**voir art. 24 al. 1, ci-contre**)* ***Ad 2)*** *Le DSES rappelle que les VTC ne peuvent prendre des courses que sur commande préalable. L'interdiction du maraudage est toutefois régulièrement violée, raison pour laquelle le DSES considère qu'il faut permettre au Conseil d'Etat de fixer un délai minimum entre la commande et la prise ne charge, si cette pratique devait perdurer.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	
	LYMO : *A l'instar d'UBER :* ***1)*** *LYMO demande la suppression de l'interdiction de se garer sur le domaine public ainsi que* ***2)*** *la suppression de l'alinéa 3.*	***DSES :*** ***Ad 1)*** *Comme évoqué plus haut :* ➔ *Le DSES a donné suite à cette demande (**voir art. 24 al. 1, ci-contre**)* ***Ad 2)*** *Pour les motifs susmentionnés:* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	
Art. 25 Obligations relatives aux voitures Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent être équipées de	/	/	**Art. 25 Obligations relatives aux voitures** Les voitures de transport avec chauffeur ne peuvent être équipées de

caractéristiques créant une confusion avec les taxis ou de signes distinctifs susceptibles de provoquer du « hélage ».			caractéristiques créant une confusion avec les taxis ou de signes distinctifs susceptibles de provoquer du « hélage ».
Art. 26 Prix des courses Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'exploitant d'une entreprise de transport. L'accord sur le prix doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.	***LYMO:*** *Concernant l'article 26, LYMO reproche au département d'avoir substitué au "texte clair" de la LTVTC actuellement en vigueur un texte qui ne tient pas compte des diffuseurs fonctionnant au moyen d'applications. LYMO demande que l'accord préalable visé à l'article 26 puisse intervenir au moyen d'une fourchette de prix. L'application LYMO fonctionnant au moyen de ces fourchettes. Il est en effet impossible de prévoir les obstacles à la circulation de l'itinéraire choisi.*	***DSES :*** *Le DSES relève que les nouvelles technologies et le travail par les plateformes sont devenues en peu de temps à ce point courantes qu'il n'est plus nécessaire de leur consacrer une terminologie distincte. Le PL n'a pas à mentionner expressément que le prix d'une course peut être calculé à l'avance par une application informatique. Ce qui est déterminant, s'agissant de la fixation des prix des courses des VTC, c'est que l'accord entre les parties intervienne avant la course, sous réserve d'entente commune. Il sied de préciser que l'accord intervient entre le client et le chauffeur, si ce dernier est indépendant, ou, entre le client et l'entreprise de transport, si le chauffeur est employé. Les diffuseurs de courses ne sont quant à eux pas habilités à fixer des prix. Ils interviennent uniquement pour le compte des chauffeurs indépendants. Ce n'est qu'à ce titre qu'ils peuvent indiquer des prix sur leur plateforme. S'agissant de la possibilité de fonctionner au moyen de fourchettes de prix, le DSES est sensible à la demande de LYMO et propose un amendement sur cet aspect. Le PL prévoit désormais que l'accord sur le prix "**maximal**" doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement. Cette précision permettra de fixer une fourchette de prix tout en conférant au client une sécurité dans la mesure où le montant maximal*	**Art. 26 Prix des courses** Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et ~~l'exploitant d'une~~ l'entreprise de transport. L'accord sur le prix **maximal** doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.

		est déterminé avant la course. ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir article 26, ci-contre)***	
Section 4 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport	/	/	**Section 4 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport**
Art. 27 Obligations générales ***Principes*** [1] Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites. [2] Tout exploitant doit s'assurer que les voitures utilisées ou louées dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution. [3] L'exploitant offrant des services de transport doit en outre s'assurer, en sa qualité de dirigeant effectif, que ses chauffeurs respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution. ***Mise à disposition de taxis*** [4] Lorsque la relation entre un exploitant au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public et un chauffeur n'est pas soumise à un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des	***UTG*** *: L'UTG demande l'introduction d'un certain nombre de critères pour l'établissement du calcul du rendement pour un bail à ferme.*	***DSES :*** *La demande de l'UTG concernant les critères de calcul du rendement du bail à ferme est devenue sans objet, au vu de l'amendement principal du DSES (interdiction du bail à ferme et de la location de plaques de taxi)* ➔ ***La demande de l'UTG est devenue sans objet (voir articles 5, 13, 27, 29, 46)***	**Art. 27 Obligations générales** ***Principes*** [1] Il est interdit ~~à l'exploitant d'une~~ à l'entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites. [2] Toute entreprise ~~exploitant~~ doit s'assurer que les taxis utilisés, respectivement les voitures de transport avec chauffeur utilisées ou mises à disposition dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution. [3] L'entreprise ~~exploitant~~ offrant des services de transport doit en outre s'assurer~~, en sa qualité de dirigeant effectif,~~ que les chauffeurs qu'elle occupe respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution. ~~***Mise à disposition de taxis***~~ ~~[4] Lorsque la relation entre un~~
	CTSPG *: Dans ses observations, la CTSPG demande la suppression de la mise à disposition de taxis.*	***DSES :*** *La demande de la CTSPG a été reprise dans l'amendement principal du DSES (interdiction du bail à ferme et de la location de plaques). Les alinéas 4 à 6 relatifs à la mise à disposition des taxis ont été supprimés.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir articles 5, 13, 27, 29, 46)***	

obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, la mise à disposition d'un taxi n'est autorisée qu'aux conditions suivantes : a) elle doit être annoncée auprès de l'autorité cantonale compétente; b) ses conditions doivent faire l'objet d'un contrat écrit et elle ne doit pas procurer à l'exploitant un rendement excessif. [5] Si la mise à disposition mentionnée à l'alinéa 4 porte sur un taxi dont l'exploitant partage l'usage avec un autre chauffeur, elle est soumise aux conditions additionnelles suivantes : a) elle ne peut être accordée qu'à un seul autre chauffeur; b) l'exploitant, titulaire de l'autorisation d'usage accru du domaine public, doit pouvoir justifier en tout temps qu'il est personnellement l'utilisateur principal de son taxi. [6] Le Conseil d'Etat fixe le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif.			~~exploitant au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public et un chauffeur n'est pas soumise à un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, la mise à disposition d'un taxi n'est autorisée qu'aux conditions suivantes :~~ ~~a) elle doit être annoncée auprès de l'autorité cantonale compétente;~~ ~~b) ses conditions doivent faire l'objet d'un contrat écrit et elle ne doit pas procurer à l'exploitant un rendement excessif.~~ ~~[5] Si la mise à disposition mentionnée à l'alinéa 4 porte sur un taxi dont l'exploitant partage l'usage avec un autre chauffeur, elle est soumise aux conditions additionnelles suivantes :~~ ~~a) elle ne peut être accordée qu'à un seul autre chauffeur;~~ ~~b) l'exploitant, titulaire de l'autorisation d'usage accru du domaine public, doit pouvoir justifier en tout temps qu'il est personnellement l'utilisateur principal de son taxi.~~ ~~[6] Le Conseil d'Etat fixe le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif.~~
Art. 28 Obligations vis-à-vis du personnel [1] Les entreprises de transport respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de	/	/	**Art. 28 Obligations vis-à-vis du personnel** [1] Les entreprises de transport respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de

travail en vigueur. [2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.			travail en vigueur. [2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.
Art. 29 Tenue d'un registre [1] Tout exploitant d'une entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives : a) aux chauffeurs qu'il occupe ou auxquels il met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes; b) aux voitures qu'il utilise pour offrir sa prestation de transport ou aux voitures destinées au transport professionnel de personnes qu'il met à disposition; c) aux entreprises de diffusion de courses et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore; d) aux indications figurant sur les quittances, pour les entreprises offrant des services de transport uniquement. [2] Il doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives. [3] Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le	***TAXIPHONE :*** *TAXIPHONE propose, au vu des nouvelles technologies, de prévoir que l'autorité puisse avoir accès aux données. Il propose de compléter l'article 29 al. 2 comme suit :* **"[2] Il doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives. Le département peut exiger que l'exploitant lui donne accès à la géolocalisation des voitures qu'elle utilise, aussi bien en temps réel que durant le mois écoulé."**	***DSES :*** *Le DSES partage l'avis de TAXIPHONE, l'autorité doit pouvoir accéder aux données liées à l'activité soumise à la loi. La proposition de TAXIPHONE a été reformulée et déplacée à l'art. 37 al. 4 (nouveau). Il est précisé que cette disposition concerne l'obligation de collaborer. La nouvelle clause s'appliquera, dès lors, non seulement aux entreprises de transport mais également aux diffuseurs de courses, ce qui évite de devoir la répéter dans deux sections différentes).* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir article 37, al. 4 nouveau)***	**Art. 29 Tenue d'un registre** [1] Toute ~~exploitant d'une occupe~~ **emploie**, **respectivement les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur qu'elle emploie** ou auxquels **elle** met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes; b) aux **taxis, respectivement aux voitures de transport avec chauffeur qu'elle** utilise pour offrir sa prestation c) aux voitures **de transport avec chauffeur** qu'il met à disposition **d'entreprises ou de chauffeurs**; d) aux entreprises de diffusion de courses et aux entreprises de transport avec lesquels **elle** collabore; e) aux indications figurant sur les quittances, **si elle** offre des services de transport. [2] **Elle** doit transmettre au département chaque année une copie du registre

registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.			contenant des données actualisées. Sur demande, **elle** peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives. [3] Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.
Section 5 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de diffusion de courses	***UTG :*** *En lien avec la section 5 du chapitre III, l'UTG relève qu'il n'y a pas de dispositions empêchant les diffuseurs de courses de proposer aux chauffeurs de taxis des contrats d'affiliation "abusifs".*	***DSES :*** *Comme indiqué plus haut (commentaire relatif au chapitre II, section 3), Il appartient aux acteurs du marché de faire jouer la concurrence.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**Section 5 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de diffusion de courses**
Art. 30 Obligations générales [1] Il est interdit à l'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites. [2] Toute entreprise de diffusion de courses doit, en outre : a) garantir la fiabilité et la qualité du service; b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.	***TAXIPHONE*** *: TAXIPHONE demande que la mention "~~sur tout le territoire cantonal~~" figurant à l'alinéa 3 soit supprimée.* ***LYMO :*** *Dans ses observations, LYMO croit identifier une incohérence à l'article 30, al. 2, let. a. Il interprète la notion de "fiabilité" et de "qualité" du service comme la possibilité accordée au diffuseur de courses de donner des directives aux chauffeurs, ce qui serait en contradiction avec le statut d'indépendant des chauffeurs, lesquels ne sont précisément pas liés au diffuseur*	***DSES :*** *Le DSES relève que la modification demandée est contraire aux obligations de "service public" incombant aux TAXIS. Chaque citoyen du canton doit pouvoir accéder à un taxi à toute heure. Il va de soi que, selon l'heure et le lieu de prise en charge, le client sera amené à attendre plus longtemps, la loi n'imposant par ailleurs aucun délai de prise en charge.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***DSES :*** *Le DSES relève que l'obligation de garantir la fiabilité et la qualité de service ne consiste pas à exercer un lien de subordination sur les chauffeurs. L'obligation concerne les diffuseurs de courses lesquels sont tenus de veiller à couvrir l'ensemble du territoire cantonal à toute heure de la nuit, en tenant compte notamment de l'absence d'offre de transport public à certaines heures.*	**Art. 30 Obligations générales** [1] Il est interdit à ~~l'exploitant d'~~une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites. [2] Toute entreprise de diffusion de courses doit, en outre : a) garantir la fiabilité et la qualité du service; b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

[3] Les entreprises de diffusion de courses de taxi contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.	*de courses par un rapport de subordination.*	*C'est l'activité de diffusion de courses, soit la mise en relation de clients et de chauffeurs indépendants, qui doit être de qualité et assumée de manière fiable. A teneur de l'exposé des motifs de la loi actuellement en vigueur (PL 11709) : "le diffuseur de courses, qu'il travaille avec des chauffeurs de taxis ou de VTC, doit prendre toutes dispositions utiles pour garantir un service fiable et de qualité et s'inscrire en complémentarité des transports publics. Le but vers lequel doit tendre le service est la disponibilité sur tout le territoire du canton et une disponibilité chaque jour de l'année et à toute heure. Des difficultés organisationnelles peuvent certes se présenter surtout du fait que la demande n'est pas toujours prévisible au cœur de la nuit et que de nombreux chauffeurs sont des indépendants, auxquels il est problématique d'imposer des tranches horaires. Certains événements sont néanmoins connus et il appartient aux diffuseurs de courses de s'informer et de s'organiser en conséquence. C'est dans leur intérêt de démontrer aux clients par les actes que leur service est disponible" (http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11709.pdf p. 44).* ➔ ***La remarque de LYMO n'appelle pas d'amendement***	[3] Les entreprises de diffusion de courses de taxi contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département **peut** fixe**r** les modalités de coordination nécessaires.
Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel [1] Les entreprises de diffusion de courses respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-	***TAXIPHONE :*** *TAXIPHONE suggère de supprimer l'article 31 relatif au respect des conditions de travail,dans la section réservée aux diffuseurs de courses, au motif que la clause n'est applicable qu'au personnel administratif,*	***DSES*** *: Le DSES rappelle que le PL ainsi que la loi actuellement en vigueur exigent des entreprises le respect des conditions de travail à l'égard de leurs employés, qu'ils soient chauffeurs ou administratifs. Cette disposition acquiert*	**Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel** [1] Les entreprises de diffusion de courses respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-

type de travail en vigueur. [2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.	*un diffuseur n'étant pas lié par contrat de travail aux chauffeurs.*	*en outre une importance nouvelle depuis l'acceptation par le peuple du salaire minimum légal s'élevant à CHF 23.- en 2020.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à la demande de TAXIPHONE*** ➔ ***Le DSES a intégré dans le PL la référence au salaire minimal légal (voir articles 28 et 31)***	type de travail en vigueur. [2] Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.
Art. 32 Tenue d'un registre [1] Toute entreprise de diffusion de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives : a) aux chauffeurs et entreprises de transport avec lesquels elle collabore; b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage. [2] Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises. [3] Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.	***TAXIPHONE****: Par symétrie avec l'article 29 ci-dessus, TAXIPHONE propose de modifier l'article 32 al. 2 comme suit :* "**[2] Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises. Le département peut exiger que l'exploitant lui donne accès à la géolocalisation des voitures qu'elle utilise, aussi bien en temps réel que durant le mois écoulé.**"	***DSES :*** *Cette proposition de modification a été reprise dans l'amendement général du DSES. Elle a été reformulée et déplacée à l'art. 37 al. 4 (nouveau) du PL.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir article 37 - il est précisé que l'art. 37 concerne l'obligation de collaborer. La nouvelle clause s'appliquera, dès lors, non seulement aux entreprises de transport mais également aux diffuseurs de courses, ce qui évite de devoir la répéter dans deux sections différentes)***	**Art. 32 Tenue d'un registre** [1] Toute entreprise de diffusion de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives : a) aux chauffeurs et entreprises de transport avec lesquels elle collabore; b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage. [2] Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises. [3] Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.
Chapitre IV Aéroport international de Genève	/	/	**Chapitre IV Aéroport international de Genève**
Art. 33 Prescriptions autonomes [1] L'Aéroport international de Genève a la compétence de réglementer l'accès des	***UTG :*** *S'agissant de l'article 33, l'UTG formule les 5 remarques infra :* ***I)*** *Elle demande que la barrière dite*	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante :* ***Ad 1), 2) et 3)*** *Le DSES est conscient des*	**Art. 33 Prescriptions autonomes** [1] L'Aéroport international de Genève a la compétence de réglementer l'accès des

taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre. [2] Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut : a) définir une zone de son périmètre exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients; c) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée; d) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations; e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs. [3] Pour les services de voiture de transport avec chauffeur, le règlement de	*"payante" et la taxe d'accès de CHF 1.50 visée à l'article. 33, al. 2, let. a soient supprimées. Elle estime que la taxe n'est pas justifiée en l'absence de contrepartie (aménagement inadéquat du périmètre réservé aux taxis, gestion et surveillance défaillante des agents de sécurité favorisant "une certaine concurrence déloyale").* ***2)*** *L'UTG demande qu'il y ait non seulement un point de chargement pour les clients arrivant par avion, mais également pour ceux arrivant par train. Elle relève que la barrière payante gène la fluidité de la prise en charge des clients.* ***3)*** *L'UTG demande que l'aéroport aménage plus de place pour les taxis dans la zone aéroportuaire au vu de leur nombre; elle relève que l'entrave à la circulation occasionnée par les taxis résulte de l'absence d'infrastructure adéquate sur le site aéroportuaire.* ***4)*** *L'UTG demande qu'un tarif minimal "adapté à la réalité économique du canton" soit prévu dans la loi, pour éviter que les chauffeurs de taxi ne refusent indûment les courses au départ de l'aéroport.* ***5)*** *Enfin, l'UTG propose de prévoir l'installation d'un guichet électronique indépendant pour orienter les clients vers l'offre de transport qui leur convient.*	*problématiques soulevées par l'UTG. Des séances avec l'aéroport ont eu lieu sur ces sujets. Les décisions relatives aux demandes de l'UTG sont, au demeurant, de son ressort. S'agissant de la taxe d'accès, une diminution à CHF 1.- est d'ores et déjà prévue.* ➔ ***Le DSES ne peut donner suite aux demandes formulées*** ***Ad 4)*** *Le DSES estime que les montants forfaitaires prévus à l'art. 22 constituent une solution suffisante.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 5)*** *Le DSES estime qu'un tel guichet n'est pas nécessaire.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre. [2] Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut : a) définir une zone de son périmètre exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients; c) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée; d) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations; e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public, **stationne hors de la zone de prise en charge**, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.
	TAXIPONE : *S'agissant de l'article 33, TAXIPHONE propose les modifications*	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante :*	

l'Aéroport international de Genève peut : a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée; b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients; d) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge; e) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations; f) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation ou crée un trouble à l'ordre public. [4] Le règlement de l'Aéroport international de Genève ainsi que ses	*suivantes:* ***1)*** *Il demande que la zone dédiée aux VTC soit éloignée de celle des taxis et propose la reformulation suivante de l'alinéa 3, let. a* ***:*** ***"définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte et distante de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée;"*** ***2)*** *Concernant l'article 33 al. 3 let. b, TAXIPHONE demande qu'il soit précisé dans la loi que la taxe d'accès à l'AIG doit essentiellement permettre de vérifier que les VTC sur commande préalable uniquement. Il propose la formulation suivante :* ***" fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et la surveillance des commandes préalables autorisant seules la prise en charge;"*** ***3)*** *Enfin, TAXIPHONE demande que le PL prévoie que le fait de stationner en dehors des zones de prise en charge entraîne l'exclusion temporaire du contrevenant du périmètre AIG. Il propose de reformuler l'article 33 al. 3 let. f comme suit :* ***"fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation, crée un***	***Ad 1)*** *Le DSES estime que cette modification n'est pas nécessaire.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)*** *Le DSES estime que la modification demandée se justifie, le maraudage des clients par les VTC constituant un problème récurrent.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande. (voir article 33, al. 3 let. b)*** ***Ad 3)*** *Il en va de même de la modification proposée à l'article 33, al. 3, let. f. Il est précisé, que par souci de symétrie et d'égalité de traitement, une clause identique a été intégrée dans l'alinéa 2 let. e, régissant les taxis.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande. (voir article 33, al. 2, let. e et al. 3 let. f).***	[3] Pour les services de voiture de transport avec chauffeur, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut : a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée; b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance, **notamment pour contrôler que la prise en charge de clients n'intervient que sur réservation ou commande préalable**; c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients; d) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge; e) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations; f) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une

modifications ultérieures ne sont valables qu'après leur approbation par le Conseil d'Etat. [5] Les décisions rendues par l'Aéroport international de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41.	**trouble à l'ordre public ou stationne hors de la zone de prise en charge."** ***LYMO :*** *LYMO souhaiterait que l'AIG prévoie une zone de périmètre pour les taxis commandés à l'avance, à l'instar de ce qui est prévu pour les VTC. Actuellement, les taxis précommandés se retrouvent dans la file d'attente avec les autres taxis dans la zone réservée à leur attention.*	***DSES :*** *Le DSES ne peut pas entrer en matière sur cette demande dans le cadre du PL, mais entend en discuter avec l'AIG.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public **ou stationne hors de la zone de prise en charge**. [4] Le règlement de l'Aéroport international de Genève ainsi que ses modifications ultérieures ne sont valables qu'après leur approbation par le Conseil d'Etat. [5] Les décisions rendues par l'Aéroport international de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41 **de la présente loi**.
Chapitre V Milieux professionnels	/	/	**Chapitre V Milieux professionnels et usagers**
Art. 34 Consultation et participation des milieux professionnels [1] Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire, les représentants désignés par les milieux professionnels visés à l'article 2, alinéa 1. [2] Ces derniers peuvent également formuler des propositions à son attention.	***UTG :*** *L'UTG demande que les associations ayant pour but la défense et la représentation des milieux professionnels soient enregistrées au registre du commerce afin d'assurer une transparence juridique et économique.* ***TAXIPHONE :*** *TAXIPHONE souhaite que les associations et entités visées par l'article 34 répondent à des critères fixés par le département. Il propose l'ajout d'un alinéa 3 qui aurait la teneur suivante."* [3] **Le département fixe les conditions que doivent remplir les associations ou autres entités pour faire partie des milieux professionnels consultés et veille à ce que toutes les catégories professionnelles soient représentées."**	***DSES :*** *Le DSES estime que cette exigence est disproportionnée. Il invite les milieux professionnels des taxis de se structurer en faîtière, comme d'autres secteurs l'ont fait.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***DSES :*** *La proposition de TAXIPHONE n'a pas été reprise dans l'amendement général du DSES. Cependant,* ➔ ***Le DSES peut entrer en matière sur cette demande.***	**Art. 34 Consultation ~~et participation des milieux~~** [1] Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire~~, les représentants désignés par~~ : a) les milieux professionnels **représentant les chauffeurs et entreprises** visés à l'article 2, alinéa 1 **de la présente loi**; b) **les groupements d'usagers~~, notamment les groupements~~ représentant notamment les besoins particuliers de clients~~, tels les personnes âgées ou en situation de handicap~~**. [2] Les **représentants** peuvent également formuler des propositions à l'attention du **département**.

	FEGAPH: *La FEGAPH sollicite également la possibilité d'être consultée par le département. Elle propose de reformuler l'alinéa 1 comme suit :* **" Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire, les représentants désignés par les milieux professionnels visés à l'article 2, alinéa 1 et ceux désignés par les milieux des usagers, notamment ceux des clients à besoins particuliers.**	***DSES :*** *Le DSES estime que la demande de la FEGAPH est légitime. Il pense que d'autres associations d'usagers pourraient également être intéressés, notamment les associations défendant les intérêts des personnes âgées. La proposition de la FEGAPH, sous forme reformulée, est reprise.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande. (voir article 34, al. 1 let. b).***	
Chapitre VI Emoluments et taxe annuelle	/	/	**Chapitre VI Emoluments et taxe annuelle**
Art. 35 Emoluments [1] Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations et des immatriculations, ainsi que pour ses contrôles. [2] Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.	***UTG :*** *L'UTG demande la suppression de l'émoluments pour les contrôles. Elle estime que de demander des émoluments pour des contrôles est "anormal".*	***DSES :*** *Le DSES donne raison à l'UTG pour ce qui a trait aux contrôles effectués d'offices ne relevant aucune infraction. En revanche, selon le principe du "pollueur payeur", des frais de contrôles sont perçus, lorsque le contrôle débouche sur un constat d'infraction, respectivement un refus de collaboration nécessitant une intervention complémentaire de l'autorité.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**Art. 35 Emoluments** [1] Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations et des immatriculations, ainsi que pour ses contrôles. [2] Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.
Art. 36 Taxe annuelle [1] En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une autorisation au sens de l'article 13 paie une taxe annuelle de 1 400 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'autorisation d'usage accru du domaine public, sous réserve de révocation, retrait	***UTG:*** *En lien avec l'article 36, l'UTG fait les 2 observations suivantes :* ***1)*** *Elle demande que les titulaires des AUADP ne soient pas obligés de payer la taxe annuelle pendant la durée d'une période temporaire de dépôt des plaques d'immatriculation auprès de l'OCV.* ***2)*** *Elle critique en outre l'affectation de la taxe annuelle. Selon elle, il s'agirait d'une double imposition. Dans ses*	***DSES :*** *La position du DSES est la suivante:* ***Ad 1)*** *A titre liminaire, le DSES précise qu'un dépôt temporaire de plaques auprès de l'OCV intervient dans deux cas :* *a) Involontairement, à la suite de la suspension de l'AUADP en raison d'une infraction ou* *b) volontairement, lorsque le titulaire*	**Art. 36 Taxe annuelle** [1] En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une autorisation au sens de l'article 13 **de la présente loi** paie une taxe annuelle de 1 400 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'autorisation d'usage accru du domaine public, sous réserve de

ou caducité de l'autorisation. [2] Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi. [3] Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit. [4] Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation.	*observations, l'UTG suggère que la taxe soit affectée à titre de cotisation en vue de la retraite.*	*n'entend pas faire usage de l'AUADP pendant une période de vacances par exemple.* *Le dépôt volontaire est pratiqué dans la profession, car elle permet d'épargner au titulaire le paiement de l'assurance responsabilité civile professionnelle.* *Le DSES relève toutefois que dans les deux cas susmentionnés, la personne concernée bloque une AUADP qui ne peut être redistribuée. Elle reste par ailleurs titulaire de l'AUADP qui lui a été octroyée en contrepartie de la taxe. Cette demande, qui au demeurant, a été considérée comme injustifiée par les tribunaux (CACJ), est également en contradiction avec l'obligation d'utiliser l'AUADP de manière effective.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande*** ***Ad 2)*** *S'agissant de l'affectation de la taxe, le DSES rappelle que les milieux des taxis ont contesté en vain cette taxe dans le cadre d'un recours; le Tribunal fédéral ayant confirmé le bienfondé de son affectation.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	révocation, retrait ou caducité de l'autorisation. [2] Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi. [3] Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit. [4] Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation.
	FEGAPH : *La FEGAPH estime que la réduction de la taxe d'annuelle dont bénéficient les détenteurs ayant installés dans leur taxi un dispositif permettant d'accueillir une personne en situation de handicap n'est pas suffisante. Pour promouvoir une mise en œuvre d'une "politique incitative (subventionnement ou autres bénéfices)", la FEGAPH*	***DSES :*** *Le DSES considère la proposition de la FEGAPH disproportionnée pour les mêmes motifs que ceux évoqués à l'article 18 ci-dessus* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	

	propose d'introduire un nouvel alinéa 4 qui aurait la teneur suivante: [4] **Le Conseil d'État engage une politique incitative de soutien à l'acquisition de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant."**		
Chapitre VII Contrôle	/	/	**Chapitre VII Contrôle**
Art. 37 Obligation de collaborer [1] Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles. [2] Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leurs véhicules. [3] Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux.	***UTG :*** *en lien avec l'article 37, al. 1, l'UTG signale d'éventuels "abus de pouvoir ou de favoritisme de la part des agents de sécurité actif sur le site de l'aéroport".*	***DSES :*** *Le DSES pourra discuter de ces éléments avec l'AIG lors d'une prochaine rencontre.* ➔ ***La remarque de l'UTG n'appelle pas d'amendements***	**Art. 37 Obligation de collaborer** [1] Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles. [2] Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leurs véhicules. ~~[3] Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux.~~ ~~[4] Le département peut en outre exiger l'accès aux données informatiques liées à l'activité soumise à la présente loi qui sont traitées au sein de l'entreprise, notamment les données de géolocalisation des voitures utilisées.~~
	TAXIPHONE : *TAXIPHONE demande un renforcement de la disposition, afin de permettre aux autorité d'accéder aux données traitées par les entreprises. Il propose de compléter l'alinéa 3 comme suit :* **"[3] Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux ainsi qu'à leurs données informatiques, notamment de géolocalisation des voitures dont elles font usage."**	***DSES :*** *Le DSES partage cet avis. La proposition reformulée est reprise dans un alinéa distinct.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande (voir article 37, al. 4, nouveau).***	
	UBER : *UBER demande la suppression de l'alinéa 3 (obligation de donner accès aux locaux) au motif que cette clause est inutile. Il ajoute que, moyennant un soupçon légitime, le droit d'accéder à un local commercial est déjà prévu dans "le droit existant".*	***DSES*** *: Le DSES ignore à quelle norme UBER fait référence. Il constate que ce n'est qu'en droit pénal que les autorités interviennent sur "soupçon légitime": Il en va autrement des contrôles effectués d'office, fondés sur le droit administratif (LTr, LTN, LRDBHD, etc.). L'alinéa 3 précise que l'obligation de collaboration s'étend à l'accès aux locaux; il permettra une meilleure surveillance des entreprises et doit être maintenu à ce titre.*	

		➔ ***Le DSES propose de ne pas entrer en matière sur cette***	
Art. 38 Constats d'infraction Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution sont compétents pour dresser les constats d'infraction.	/	/	**Art. 38 Constats d'infraction** Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution sont compétents pour dresser les constats d'infraction.
Chapitre VIII Données personnelles	/	/	**Chapitre VIII Données personnelles**
Art. 39 Traitement des données personnelles Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.	/	/	**Art. 39 Traitement des données personnelles** Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.
Chapitre IX Mesures et sanctions	***UTG :*** *Dans ses observations l'UTG indique que " Les amendes de police sont disproportionnées et donnent un sentiment de punition qui va au-delà de l'objet de l'amende infligée".*	***DSES :*** *Le DSES rappelle que les agents de police ne peuvent rendre que des amendes en vertu du droit de la circulation (LCR). Dans le cadre de la LTVTC, ils ne sont habilités qu'à communiquer d'éventuels constats d'infraction à la PCTN. Le montant des amendes pénales rendues suite à ces rapports sont fondées sur un barème approuvé par le Ministère public. Elles ne sont pas excessives.* ➔ ***La remarque de l'UTG n'appelle pas d'amendement***	**Chapitre IX Mesures et sanctions**
Art. 40 Dispositions pénales [1] La violation des prescriptions de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution fait l'objet d'une amende de 200 francs à 20 000 francs. [2] La violation commise au sein d'une entreprise, dans l'exercice d'activités	/	/	**Art. 40 Dispositions pénales** [1] La violation des prescriptions de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution fait l'objet d'une amende de 200 francs à 20 000 francs. [2] La violation commise au sein d'une ~~**entreprise**~~ **personne morale**, dans

commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs. [3] La négligence, la tentative et la complicité sont punissables.			l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs. [3] La négligence, la tentative et la complicité sont punissables.
Art. 41 Mesures administratives [1] Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40, les mesures suivantes peuvent être prises : ***Interdiction de poursuivre la course*** [2] Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution peuvent empêcher la poursuite d'une course illicite, telle qu'effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions légales. ***Interdiction de poursuivre l'activité et retrait de l'autorisation d'exploiter*** [3] Le département peut faire interdiction à une entreprise de transport ou de diffusion de courses de poursuivre son activité si elle ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'exécution, jusqu'au rétablissement	***UBER :*** *UBER demande la suppression de l'alinéa 5 qui prévoit qu'en cas de retrait de l'autorisation d'exploiter, une nouvelle demande ne peut être déposée qu'après un délai de carence d'une année. Selon UBER, l'objectif principal du PL serait de dissuader l'arrivée de diffuseur de courses à Genève.*	***DSES*** *: Le DSES ne partage pas l'avis d'UBER. Il rappelle que les alinéas 3 à 5 prévoient une progression des mesures en cas d'infraction et que l'alinéa 5 ne concerne que les situations de récidive. Les cas simples sont régis par l'alinéa 3, lequel prévoit qu'en cas d'infraction, l'activité de l'entreprise est suspendue jusqu'au rétablissement du droit; l'exploitant a donc pleinement la maîtrise de la durée de la suspension et ne risque pas la révocation de son autorisation. S'agissant du contrevenant récidiviste, il est précisé que l'alinéa 5 doit l'inciter à rétablir dans un délai raisonnable (6mois) une situation conforme au droit. Sans le délai de carence d'une année prévu dans cet alinéa, cette mesure incitative serait dénuée d'effet.* ➔ ***Le DSES propose de ne pas donner suite à cette demande***	**Art. 41 Mesures administratives** [1] Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40 **de la présente loi**, les mesures suivantes peuvent être prises : ***Interdiction de poursuivre la course*** [2] Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution peuvent empêcher la poursuite d'une course illicite, telle qu'effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions légales. ***Interdiction de poursuivre l'activité et retrait de l'autorisation d'exploiter*** [3] Le département peut faire interdiction à une entreprise de transport ou de diffusion de courses de poursuivre son activité si elle ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'exécution, jusqu'au rétablissement

d'une situation conforme au droit. [4] En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10, et l'article 14, alinéa 3, sont applicables pour le surplus. [5] En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11 ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision. ***Suspension et retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou de la carte professionnelle*** [6] Le département peut, sans préjudice de la mesure visée à l'alinéa 2, prononcer : a) la suspension de l'autorisation pour une durée de 1 à 5 mois; b) le retrait de l'autorisation; c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 1 à 5 mois; d) le retrait de la carte professionnelle. [7] Si, dans les 3 ans qui précèdent la violation de la loi, le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction est au moins une suspension de 2 mois. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction est au moins une suspension de 3 mois.			d'une situation conforme au droit. [4] En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10, et l'article 14, alinéa 3, **de la présente loi** sont applicables pour le surplus. [5] En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11 **de la présente loi** ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision. ***Suspension et retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou de la carte professionnelle*** [6] Le département peut, sans préjudice de la mesure visée à l'alinéa 2, prononcer : a) la suspension de l'autorisation pour une durée de 1 à 5 mois; b) le retrait de l'autorisation; c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 1 à 5 mois; d) le retrait de la carte professionnelle. [7] Si, dans les 3 ans qui précèdent la violation de la loi, le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction est au moins une suspension de 2 mois. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction est au

[8] Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans carte professionnelle ou sans autorisation d'usage accru du domaine public ainsi que les infractions aux conditions de travail et de prestations sociales en usage. [9] La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait. [10] Le département peut requérir l'intervention des agents de la force publique pour exécuter les mesures administratives prononcées.			moins une suspension de 3 mois. [8] Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans carte professionnelle ou sans autorisation d'usage accru du domaine public ainsi que les infractions aux conditions de travail et de prestations sociales en usage. [9] La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait. **Il en va de même des plaques d'immatriculation d'une voiture de transport avec chauffeur, lorsque la carte professionnelle de son détenteur a été suspendue ou retirée.** [10] Le département peut requérir l'intervention des agents de la force publique pour exécuter les mesures administratives prononcées.
Art. 42 Prescription [1] L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.	/	/	**Art. 42 Prescription** [1] L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.

[2] Il en va de même des mesures administratives prises en application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.			[2] Il en va de même des mesures administratives prises en application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.
Chapitre X Dispositions finales et transitoires	/	/	**Chapitre X Dispositions finales et transitoires**
Art. 43 Dispositions d'application Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.	/	/	**Art. 43 Dispositions d'application** Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.
Art. 44 Clause abrogatoire La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est abrogée.	/	/	**Art. 44 Clause abrogatoire** La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est abrogée.
Art. 45 Entrée en vigueur Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.	/	/	**Art. 45 Entrée en vigueur** Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.
Art. 46 Dispositions transitoires ***Procédures en cours*** [1] Toute requête en délivrance d'une autorisation ou d'une immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière. ***Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur*** [2] La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi. [3] Sur demande, le département délivre au titulaire de la carte professionnelle le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de	***TAXIPHONE:*** *TAXIPHONE sollicite pour les personnes ayant obtenu, sous l'égide de la LTaxis; la carte de dirigeant d'entreprise de taxis ou de limousines le diplôme mentionné à l'article 8 du PL. Il propose de reformuler l'article 46 al. 3 comme suit :* "[3] **Sur demande, le département délivre aux personnes qui ont obtenu une carte professionnelle ou une carte de dirigeant d'entreprise le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondant à sa carte. "**	***DSES :*** *Le DSES considère que cette demande de modification est utile.* ➔ ***Le DSES a donné suite à cette demande.*** *(voir article 46, al. 3).*	**Art. 46 Dispositions transitoires** ***Procédures en cours*** [1] Toute requête en délivrance d'une autorisation ou d'une immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière. ***Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur*** [2] La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi. [3] Sur demande, le département délivre aux **personnes qui ont réussi les examens sous l'égide de la loi**

la présente loi dans la catégorie correspondant à sa carte. ***Entreprises de transport*** [4] L'exploitant d'une entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité. ***Entreprises de diffusion de courses*** [5] L'exploitant d'une entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit obtenir, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité. ***Autorisations d'usage accru du domaine public et immatriculations de taxis et de voitures de transport avec chauffeur*** [6] Les autorisations d'usage accru du domaine public délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée en vigueur de la présente loi. [7] Les plaques d'immatriculation de taxis correspondant aux autorisations d'usage accru du domaine public ainsi que celles de voitures de transport avec chauffeur			**susmentionnée ou de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005** le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondant à la carte **professionnelle initialement obtenue.** ***Entreprises de transport*** [4] L'~~exploitant d'une~~ entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit **requérir**, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité. ***Entreprises de diffusion de courses*** [5] L'~~exploitant d'une~~ entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit **requérir**, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité. ***Autorisations d'usage accru du domaine public et immatriculations de taxis et de voitures de transport avec chauffeur*** [6] Les autorisations d'usage accru du domaine public délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée

sont réputées délivrées en application de la présente loi.			en vigueur de la présente loi. [7] Les plaques d'immatriculation de taxis correspondant aux autorisations d'usage accru du domaine public ainsi que celles de voitures de transport avec chauffeur sont réputées délivrées en application de la présente loi. ***Interdiction de la mise à disposition des autorisations à usage accru du domaine public*** **[8] Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public qui met à la disposition d'une entreprise ou d'un chauffeur tiers son taxi, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante à l'autorisation doit dans le délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi :** **a) faire un usage effectif de l'autorisation en tant que chauffeur ou entreprise au sens de l'article 5, let. c, chiffre 1, de la présente loi, s'il est titulaire d'une seule autorisation; ou** **b) faire un usage effectif de l'autorisation en tant qu'entreprise, s'il est titulaire de plusieurs autorisations, et obtenir l'autorisation d'exploiter une entreprise de transport; ou** **c) informer par écrit le département qu'il renonce aux autorisations dont il ne veut ou**

			ne peut faire un usage effectif en tant que chauffeur ou entreprise. **[9] A défaut, le département prononce la contravention visée à l'article 40 de la présente loi ainsi que la caducité de toutes les autorisations d'usage accru du domaine public accordées au contrevenant et ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes.** **[10] En cas de renonciation écrite au sens de l'alinéa 8, lettre c, le département procède conformément à l'article 13, alinéa 9, lettre a et alinéa 10 de la présente loi.**
		Lors de la séance devant la commission des transports du 24.11.2020, le Magistrat a dit vouloir favoriser la transformation des véhicules dédiés au transport professionnel de personnes. Il propose une éventuelle modification de l'article 426, al. 2, let. d LCP permettant d'exonérer de l'impôt sur les TAXIS et VTC pour une durée correspondant aux frais de transformation engagés	**Art. 47 Modifications à une autre loi** La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (LCP – rs/GE D 3 05) est modifiée comme suit : **Art. 426, al. 2, let. d (nouveau)** [2] Le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou en partie de l'impôt : d) les véhicules spécialement aménagés pour le transport professionnel de personnes en situation de handicap utilisés pour exercer les activités régies par la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du [*à compléter*], pour une durée correspondant aux frais de transformation engagés.