

Projet présenté par les députés :

MM. Edouard Cuendet, Murat Julian Alder, Michel Amaudruz, Boris Calame, Jean-Marc Guinchard

Date de dépôt : 9 mai 2014

Projet de loi

divisant en deux lois distinctes la loi 10697 sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 67, alinéas 1 et 2, 70, de la Constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012;

vu l'article 85A de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982;

vu l'article 216A, alinéa 3, lettre b, de la loi portant règlement du Grand Conseil de la République et canton de Genève, du 13 septembre 1985,
décrète ce qui suit :

Art. 1 Division de la loi 10697

¹ Les articles 1 à 15, 16, alinéas 1 à 4, 17 à 42 et 43 souligné, alinéa 2, de la loi 10697 sont réunis, sans modification de leur contenu, dans un seul et même texte intitulé « loi 10697-1 sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes ».

² Les articles 16, alinéas 5 à 7, et 43 souligné, alinéa 1, de la loi 10697 sont réunis, sans modification de leur contenu, au sein d'un second texte intitulé « loi 10697-2 sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (*taxe de délivrance ou de renouvellement du permis de taxi de service public et modification de la taxe sur les véhicules*) ».

Art. 2 **Entrée en vigueur de la loi divisée**

¹ Le Conseil d'Etat fixe l'entrée en vigueur de la loi 10697-1.

² Le Conseil d'Etat fixe l'entrée en vigueur de la loi 10697-2.

Art. 3 **Publication**

Les deux lois issues de la division de la loi 10697 sont publiées le même jour dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 4 **Entrée en vigueur**

¹ La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa publication dans la Feuille d'avis officielle.

² La présente loi devient caduque dès la promulgation des lois 10697-1 et 10697-2.

Art. 5 **Clause d'urgence**

L'urgence est déclarée.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le présent projet de loi se situe dans le cadre d'une procédure de rectification au sens de l'article 216A, alinéa 3, lettre b de la loi portant règlement du Grand Conseil (B 1 01; LRGC). Il a pour objectif de permettre la publication correcte de la loi 10697 sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes. Il procède à une division de ladite loi en deux lois distinctes sans en modifier le contenu.

La loi 10697 contient en effet deux dispositions se référant à des taxes, respectivement des impôts:

- Article 16, alinéas 5 à 7, prévoyant une taxe annuelle de 900 F à 1'400 F pour la délivrance et le renouvellement du permis de service public;
- Article 43 souligné, alinéa 1, modifiant les articles 415 et 421 de la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05; LCP), en tant que les véhicules de taxis passent d'une imposition forfaitaire de 128 F au système de bonus/malus en fonction des rejets de CO₂.

Or, selon l'article 67, alinéa 2, lettre a, de la constitution de la République et canton de Genève (A 2 00; Cst-GE), les lois qui ont pour objet un nouvel impôt ou qui portent sur la modification du taux ou de l'assiette d'un impôt existant sont soumises au corps électoral si le référendum est demandé par 500 titulaires des droits politiques, alors que les autres lois n'y sont soumises que s'il est demandé par 3 % des titulaires des droits politiques (art. 67, al. 1 Cst-GE). L'article 85A, alinéa 2, de la loi sur l'exercice des droits politiques (A 5 05; LEDP) interdit de mélanger au sein d'une même loi des dispositions soumises à des types de référendum différent (3% ou 500 signatures).

La loi 10697 n'aurait donc pas dû contenir les dispositions mentionnées ci-dessus, dans la mesure où elles sont de nature "fiscale" au sens de l'article l'article 67, alinéa 2, lettre a Cst-GE.

A ce stade, il n'est donc pas possible de publier la loi 10697 et d'ouvrir le délai référendaire en respectant l'article 67, alinéa 2 Cst-GE et l'article 85A, alinéas 1 et 2 LEDP.

Pour rétablir la conformité aux deux dispositions précitées, il est nécessaire de prévoir une rectification de la loi. Dans la mesure où il s'agit d'une erreur qui semble dépasser le cadre du cas de peu d'importance, il est proposé d'utiliser un projet de loi plutôt qu'une proposition de résolution.

Commentaire article par article

Article 1

Cette disposition procède à la division de la loi 10697, en lui extrayant les dispositions de nature fiscale soumises à un référendum à 500 signatures. La loi 10697-1 contient toutes les dispositions de nature "non fiscales" soumises au référendum à 3 %. A la suite de l'extraction des deux dispositions de nature "fiscale", celles-ci sont réunis dans un second texte, la loi 10697-2.

Il convient de rappeler que la division ne modifie pas le contenu de la loi 10697, telle que votée par le Grand Conseil

Article 2

Cette disposition prévoit le régime de l'entrée en vigueur des deux lois issues de la division. Il reprend celui de la loi 10697 tel qu'accepté par le Grand Conseil, soit la fixation de la date d'entrée en vigueur par le Conseil d'Etat.

Article 3

Cette disposition prévoit que les deux lois issues de la division soient publiées dans la Feuille d'avis officielle le même jour. L'arrêté de publication de la loi 10697-1 indiquera que le nombre de signatures pour le référendum est de 3%, celui de la loi 10697-2 indiquera que ce nombre est de 500 signatures.

Article 4

Cette disposition fixe l'entrée en vigueur de loi rectificative de division au lendemain de sa publication, compte tenu de la clause d'urgence prévue à l'article 5. L'alinéa 2 prévoit que la loi de division devient caduque après la promulgation des deux lois issues de la division. Elle aura en effet rempli son rôle et n'aura donc plus aucune utilité.

Article 5

Dans la mesure où il est important que la division de la loi 10697 puisse être effectuée dans les meilleurs délais afin de permettre la première publication des deux lois issues de la ladite division, la loi rectificative de

division doit donc être munie de la clause d'urgence, de manière à pouvoir entrer en vigueur sans retard.

Il convient de rappeler que la clause d'urgence ne concerne que la division en tant que telle de la loi 10697. Les deux lois issues de la division, qui reprendront ses dispositions, seront soumises au référendum (nombre de signatures à 3% pour la loi 10697-1 et 500 signatures pour la loi 10697-2).

C'est d'ailleurs l'objectif de la présente loi : permettre la publication de la loi 10697 en respectant l'article 85A, alinéas 1 et 2 LEDP et en indiquant pour chaque type de dispositions le nombre de signatures requis par l'article 67 Cst-GE pour les demandes de référendum.

Les deux lois issues de la division, telles qu'elles seront publiées dans le FAO, figurent en annexe.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes : lois telles qu'elles seront publiées dans la FAO

Loi**(10697-1)****sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP) (H 1 30)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Titre I Dispositions générales**Art. 1 But**

¹ La loi a pour objet d'assurer la mise à disposition d'un service public de taxis efficace et complémentaire à celui offert par les transports publics, répondant à la demande de clients tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois. Ce service public est assuré par le travail conjoint des taxis de service public et de la centrale unique d'ordres de courses desdits taxis.

² Elle a également pour objet de réglementer l'activité des autres transports professionnels de personnes.

³ Les activités décrites aux alinéas précédents doivent être conformes, notamment, aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement et de la loyauté dans les transactions commerciales, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public.

Art. 2 Champs d'application

¹ La présente loi et ses dispositions d'application régissent :

- a) le transport professionnel de personnes au sens du droit fédéral, assuré en dehors de tout horaire régulier et/ou trafic de ligne sur le territoire du canton de Genève, par les services de taxis de service public et autres transports professionnels de personnes;
- b) la centrale unique d'ordres de courses des taxis de service public.

² N'est pas soumis à l'application de la présente loi le transport professionnel de personnes handicapées au sens de l'article 8A de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, effectué au moyen de véhicules sérigraphiés, spécialement équipés, et au bénéfice

d'une concession y relative délivrée par le département compétent en matière de gestion de la circulation.

Art. 3 Autorité compétente

¹ Le Conseil d'Etat désigne le département compétent chargé de l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution (ci-après : le département) en coordination avec les autres départements concernés.

² Le Conseil d'Etat délègue à la centrale unique ou à toute autre entité les compétences de réguler l'accès des taxis et limousines au périmètre de l'Aéroport international de Genève et de veiller à la bonne application de la loi dans ce périmètre. Il fixe les modalités d'exécution de cette délégation.

³ Le Conseil d'Etat peut appliquer à d'autres périmètres la délégation de compétence prévue à l'alinéa 2.

Art. 4 Définitions

¹ Au sens de la présente loi, on entend par :

- a) « taxis » : les voitures automobiles des catégories M1 et M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération fixée dans les limites d'un tarif officiel;
- b) « taxis de service public » : les taxis répondant à des obligations de service public, disposant d'un droit d'usage accru du domaine public, et dont le nombre est limité;
- c) « taxis de service restreint » : les taxis offrant un service au sens de la lettre a), mais n'ayant pas les caractéristiques des taxis de service public prévues par la présente loi;
- d) « limousines » : les voitures automobiles des catégories M1 et M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de toutes personnes et mises par réservation préalable à leur disposition pendant une période de temps, contre rémunération selon les conditions fixées à l'avance entre les parties;
- e) « chauffeur employé » : tout chauffeur lié par un contrat de travail en sa qualité d'employé;
- f) « chauffeur indépendant » : tout chauffeur qui n'est ni employé, ni exploitant d'entreprise et qui, s'il est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule, l'utilise seul;
- g) « exploitant d'entreprise » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, met un ou plusieurs véhicules à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants.

² Le Conseil d'Etat peut assimiler aux limousines d'autres types de véhicules utilisés à des fins de transport professionnel de personnes.

Titre II Centrale unique d'ordres de courses des taxis de service public

Art. 5 Principes et objectifs

¹ Une centrale unique d'ordres de courses (ci-après : « la centrale ») est chargée de recevoir et de diffuser toutes les commandes concernant exclusivement les taxis de service public. Les commandes de clients adressées directement à un chauffeur ou à une entreprise sont réservées.

² L'exploitation de la centrale vise notamment les objectifs suivants :

- a) mettre à la disposition du public un seul numéro d'appel pour tous les taxis de service public, que la centrale accepte obligatoirement en tant qu'abonnés;
- b) assurer la disponibilité de taxis de service public sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande de clients tous les jours de l'année et à toute heure; à cette fin, la centrale peut désigner les taxis de service public qui doivent être disponibles aux heures durant lesquelles elle estime cette mesure nécessaire, dans le respect du principe de l'égalité de traitement ;
- c) garantir la fiabilité et la qualité du service des taxis de service public;
- d) communiquer au département tout fait susceptible de constituer une infraction à la présente loi et/ou à son règlement d'exécution ; cette communication est réalisée par une ou plusieurs personnes désignées à cet effet par la centrale et assermentées par un conseiller d'Etat ;
- e) recevoir et traiter avec diligence les doléances des chauffeurs de taxis en rapport avec les conditions d'exercice de leur activité de service public;
- f) faire en sorte que le prix de l'abonnement soit le plus modique possible;
- g) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan directeur du réseau prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50).

³ Le département est chargé de la surveillance de l'activité de la centrale et détermine les modalités d'exécution de cette tâche.

Art. 6 Concession

¹ L'exploitation de la centrale est assurée par un tiers et fait l'objet d'une concession délivrée par le Conseil d'Etat.

² La concession est délivrée pour une durée de 5 ans. Si le Conseil d'Etat constate une mauvaise gestion de la concession, préjudiciable à l'intérêt public et persistante malgré un avertissement exprès, il peut à bref délai retirer au concessionnaire l'exploitation de la centrale et organiser un nouvel appel d'offres dans le respect du présent article.

³ La concession est accordée à une personne morale. Cette personne morale doit être dirigée par une personne physique ayant l'expérience du domaine des taxis et des spécificités de la mobilité du « Grand Genève », disposant des compétences nécessaires en matière de gestion de façon générale, et jouissant d'une bonne réputation et d'un casier judiciaire vierge.

⁴ Les membres de la direction opérationnelle de la centrale ne doivent pas exercer une autre activité soumise à la présente loi.

⁵ Le choix du concessionnaire fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres, organisée périodiquement eu égard à la durée de la concession. Le Conseil d'Etat édicte la procédure et détermine notamment les informations qui doivent figurer dans l'appel d'offres, les indications que doivent fournir les soumissionnaires, les droits et obligations du futur concessionnaire, ainsi que les sanctions en cas de violation par celui-ci de ses obligations.

⁶ Le Conseil d'Etat choisit le concessionnaire et communique sa décision à tous les soumissionnaires par lettre signature.

⁷ Si l'exploitation de la centrale par un concessionnaire privé n'est pas jugée satisfaisante, ou si aucun concessionnaire n'a pu être désigné, le Conseil d'Etat peut renoncer à l'octroi de la concession à condition qu'il décide de confier la gestion de la centrale à une entité de droit public autonome.

Titre III Taxis de service public et autres transports professionnels de personnes

Chapitre I Conditions préalables à l'exercice des professions de chauffeur et d'exploitant d'entreprise

Section 1 Autorisations professionnelles

Art. 7 Autorisation relative à l'exercice de la profession de chauffeur

¹ L'exercice de la profession de chauffeur de taxi ou de limousine est soumis à autorisation. Cette profession ne peut être exercée qu'en qualité d'indépendant ou d'employé aux conditions du présent article.

² L'autorisation est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant :

- a) offre des garanties suffisantes de moralité et de comportement;
- b) justifie de bonnes connaissances de la langue française pour exercer la profession;
- c) a réussi les examens prévus par la présente loi pour les chauffeurs de taxi, respectivement de limousine.

³ Tout chauffeur qui entend exercer sa profession en qualité d'employé doit en outre produire un document justifiant de l'existence d'un contrat de travail conclu avec un employeur.

⁴ Tout chauffeur qui entend exercer sa profession en qualité d'indépendant doit en outre :

- a) disposer d'une adresse professionnelle effective dans le canton de Genève;
- b) justifier de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
- c) présenter un contrat conclu avec un exploitant d'entreprise lui permettant d'utiliser un véhicule de l'entreprise concernée, ou, s'il est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule, s'engager par écrit à l'utiliser seul et l'avoir immatriculé à son nom dans le canton de Genève.

⁵ L'exercice en parallèle de l'activité de chauffeur de taxi de service public et de celle de chauffeur de taxi de service restreint n'est pas autorisé.

Art. 8 Autorisation relative à l'exercice de la profession d'exploitant d'entreprise

¹ L'exercice de la profession d'exploitant d'entreprise de taxis ou de limousines est soumis à autorisation. Seule cette autorisation permet, pour le compte de l'entreprise, de mettre un ou plusieurs véhicules de l'entreprise à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants.

² L'autorisation est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsque :

- a) elle est solvable;
- b) elle a réussi les examens prévus par la présente loi pour les exploitants;
- c) elle est inscrite au registre du commerce de Genève en qualité de titulaire ou d'organe de l'entreprise doté d'un pouvoir de signature;
- d) elle est affiliée à une caisse de compensation, respectivement a obtenu pour le compte de la personne morale qu'elle dirige effectivement une telle affiliation;

- e) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing de tous les véhicules servant à son activité, lesquels sont immatriculés à son nom dans le canton de Genève;
- f) l'entreprise dispose à son siège d'une adresse fixe et de bureaux de réception où elle peut être jointe, notamment par téléphone.

³ L'exploitant d'entreprise qui souhaite en outre être chauffeur, ou doit l'être à teneur de la présente loi, doit également satisfaire aux conditions de l'article 7, alinéa 2, ainsi qu'aux conditions de l'article 7, alinéa 3, s'il est employé par l'entreprise dont il est l'exploitant.

Art. 9 Autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint

¹ L'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint (ci-après : « centrale de service restreint ») est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

- a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé, et offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
- b) la requérante est solvable;
- c) la personne physique ou morale est inscrite au registre du commerce de Genève;
- d) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- e) la requérante dispose à son siège d'une adresse fixe et d'un numéro téléphonique d'appel général;
- f) la requérante dispose de l'infrastructure suffisante et des moyens techniques adéquats pour gérer le trafic des taxis qui lui sont affiliés, ainsi que pour recevoir et leur transmettre des ordres de course;
- g) la requérante dispose 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;
- h) la requérante dispose des places de stationnement nécessaires à permettre aux chauffeurs qui lui sont affiliés de se présenter à la centrale.

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint.

³ Aucune centrale de service restreint ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis de service public.

Art. 10 Délivrance de l'autorisation et de la carte professionnelle

¹ Chaque personne physique soumise à la présente loi doit être en permanence en possession de sa carte professionnelle, qui lui est délivrée par le département et qui mentionne les autorisations accordées à son titulaire.

² La délivrance d'une carte professionnelle, qui emporte l'autorisation correspondante, donne lieu à la perception préalable d'émoluments fixés par le Conseil d'Etat.

³ Les émoluments restent acquis ou dus au département en cas de refus de l'autorisation ou de retrait de la requête.

⁴ Le département réexamine périodiquement, pour chaque personne titulaire d'une carte professionnelle, les conditions de délivrance des autorisations qui y figurent.

Art. 11 Véhicules d'autres cantons

¹ Les chauffeurs de taxis ou de limousines en provenance d'autres cantons, dûment autorisés par les autorités du lieu du premier établissement ou justifiant d'une pratique régulière de leur activité sur ce territoire, ont accès au marché genevois réglementé par la présente loi, conformément à la loi fédérale sur le marché intérieur, du 6 octobre 1995. Ils ont les droits et obligations des chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines, y compris s'agissant de la taxe d'accès au périmètre de l'Aéroport international de Genève.

² Les chauffeurs visés à l'alinéa précédent souhaitant bénéficier du régime de taxi de service public doivent obtenir une autorisation complémentaire, délivrée gratuitement moyennant la réussite de l'examen sur la connaissance théorique et pratique de la topographie du canton.

³ Cette autorisation complémentaire est strictement personnelle et intransmissible. Une vignette valant autorisation est délivrée.

⁴ Les règles sur la limitation du nombre et la gestion des permis de service public sont pour le surplus applicables.

Art. 12 Véhicules étrangers

¹ Les personnes physiques qui, en leur qualité de ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, sont dûment autorisées par les autorités de l'un de ces Etats à

offrir des services de taxi ou de limousine, ont accès durant 90 jours par année civile au marché genevois réglementé par la présente loi.

² Les entreprises individuelles et personnes morales qui, ayant leur siège dans l'un des Etats visés à l'alinéa 1, sont dûment autorisées par les autorités de l'un de ces Etats à offrir des services de taxi ou de limousine, ont accès durant 90 jours par année civile au marché genevois réglementé par la présente loi.

³ Les personnes et entreprises visées aux alinéas 1 et 2 ont les droits et obligations des chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines, y compris s'agissant de la taxe d'accès au périmètre de l'Aéroport international de Genève.

⁴ Les personnes et entreprises visées aux alinéas 1 et 2, qui souhaitent exercer leur activité durant plus de 90 jours par année civile, sont soumises au régime d'autorisation ordinaire prévu par la présente loi.

Section 2 Examens professionnels et exigences relatives aux véhicules

Art. 13 Examens de chauffeur de taxi ou de limousine

¹ Les examens servent à certifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi.

² Les matières des examens sont définies par règlement et portent notamment 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) la maîtrise des notions courantes de l'anglais;
- e) les principes de la conduite écologique;
- f) les règles de comportement et de courtoisie.

³ Le règlement détermine les différences d'examens entre les candidats chauffeurs de taxis et les candidats chauffeurs de limousines.

Art. 14 Examens d'exploitant d'entreprise

¹ Les examens servent à certifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi.

² Les matières des examens sont définies par règlement et portent notamment sur les notions de droit et les obligations liées à l'emploi de travailleurs salariés.

Art. 15 Organisation des examens et équivalences

¹ Le département organise les examens ou délègue cette tâche sous sa supervision.

² Le département peut dispenser les titulaires d'un certificat jugé équivalent de passer tout ou partie des examens.

Section 3 Permis de service public

Art. 16 Limitation du nombre et gestion des permis de service public

¹ Chaque véhicule immatriculé en tant que taxi de service public doit être formellement lié à un permis de service public. Ce lien est exclusif, sous réserve de la nécessité d'un véhicule de remplacement (article 26, alinéa 4).

² Le nombre de permis de service public, qui octroient aux seuls taxis de service public un droit d'usage accru du domaine public, est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis pour les usagers par une utilisation optimale du domaine public.

³ Le nombre maximal des permis de service public est déterminé par le département après consultation des milieux concernés et de la centrale, en fonction des besoins évalués périodiquement.

⁴ Le département fixe les modalités d'octroi et d'annulation des permis de service public, et règlemente notamment le cas où le nombre de requérants est supérieur au nombre de permis disponibles. Dans ce cas, l'un des critères d'octroi est le nombre de permis de service public déjà en possession des requérants, afin de permettre à ceux qui n'en ont pas un accès facilité au marché des taxis de service public.

Art. 17 Titularité des permis de service public

¹ Le titulaire d'un permis de service public ne peut être que :

- a) un chauffeur indépendant, ou
- b) un exploitant d'entreprise si celle-ci est dépourvue de personnalité juridique, ou
- c) une personne morale dirigée par un exploitant d'entreprise.

² Seuls les exploitants d'entreprise ou les personnes morales peuvent être titulaires de plusieurs permis de service public.

³ La titularité de chaque permis de service public est personnelle et intransmissible.

Chapitre II Conditions d'exercice des professions de chauffeur et d'exploitant d'entreprise

Section 1 Droits et obligations en général

Art. 18 Obligation générale d'informer

¹ Tout titulaire d'une autorisation prévue par la loi est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de son autorisation.

² Tout titulaire d'une autorisation d'exploiter une entreprise tient à jour un registre contenant l'information utile relative :

- a) aux véhicules dont l'entreprise fait usage;
- b) aux employés de l'entreprise;
- c) aux chauffeurs indépendants qui conduisent un véhicule de l'entreprise.

³ Le registre est transmis pour contrôle au département une fois par année et peut être consulté par celui-ci en tout temps.

⁴ Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.

Art. 19 Autres obligations générales

¹ Tout chauffeur ou exploitant est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes.

² Tout chauffeur ou exploitant doit en tout temps rendre visible sa carte professionnelle à fin d'identification par ses clients.

³ 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 véhicules, ainsi que les informations qui doivent figurer sur la quittance émise et proposée d'office à chaque client, dont une copie est conservée par les chauffeurs.

⁴ Les courses des taxis sont effectuées en suivant l'itinéraire le meilleur marché, sauf demande expresse du client.

⁵ Chaque véhicule doit être utilisé conformément à la catégorie à laquelle il appartient, et ne peut en aucun cas être utilisé comme un véhicule d'une autre catégorie.

Art. 20 Définition des prix des courses et tarifs

¹ Les prix des courses de taxis sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, calculés dans les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.

² Certaines courses de taxis déterminées par le Conseil d'Etat et qui impliquent un trajet hors des frontières cantonales, peuvent être rémunérées par un montant fixé librement entre l'exploitant et le client par entente préalable. Le prix de la course ne peut être supérieur à l'enregistrement du compteur, lequel reste en fonction. Les véhicules conservent la désignation « taxi » durant ces courses, sauf à l'étranger.

³ Le Conseil d'Etat détermine un prix de course minimal, bagages inclus, au départ de l'Aéroport international de Genève.

⁴ Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire.

⁵ Après consultation des milieux professionnels concernés, 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 et les bagages.

⁶ Tous les abonnés d'une même centrale d'ordres de courses doivent pratiquer le même tarif.

⁷ Les prix des courses des limousines sont fixés librement entre l'exploitant et le client par entente préalable.

Art. 21 Obligations spécifiques du chauffeur indépendant

¹ Tout chauffeur indépendant, qu'il soit propriétaire, preneur de leasing ou locataire d'un véhicule, doit le conduire personnellement, et ne peut ni le mettre à la disposition d'un autre chauffeur employé ou indépendant, ni de tout tiers pour l'exercice d'une autre activité professionnelle, quelle qu'elle soit.

² En cas d'incapacité de travail ne dépassant pas six mois, il peut demander au département une dispense de conduite personnelle.

Art. 22 Transports à prix forfaitaire

¹ Tout chauffeur indépendant de limousine ainsi que tout exploitant d'une entreprise de limousines tient un journal des prestations de transport effectuées mentionnant leur date, leur durée et le prix encaissé. Il est présenté aux autorités sur simple requête.

² L'alinéa 1 est également applicable aux chauffeurs indépendants de taxis et exploitants d'entreprise de taxis qui effectuent des transports à prix forfaitaire.

Art. 23 Obligations spécifiques des exploitants et entreprises

¹ Tout exploitant d'entreprise veille, en sa qualité de dirigeant effectif, à ce que les chauffeurs qui utilisent les véhicules de l'entreprise respectent toutes les dispositions légales et réglementaires qui leur sont applicables.

² Les exploitants et 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 En cas de location d'un véhicule d'une entreprise à un chauffeur indépendant, le loyer est fixé entre les parties mais ne peut être supérieur au loyer maximal admissible par type de véhicules, déterminé par le département après consultation des milieux professionnels, afin d'empêcher tout rendement abusif de l'entreprise.

⁴ Les exploitants et entreprises sont tenus de se prêter aux contrôles exercés par les autorités.

Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis de service public

Art. 24 Utilisation du domaine public

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

- a) 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 chauffeurs de taxis de service public qui circulent à l'allure normale du trafic et qui se font héler par un client peuvent prendre celui-ci en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il leur est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.

Art. 25 Obligation des chauffeurs indépendants et entreprises de s'abonner à la centrale unique

¹ Les chauffeurs indépendants et entreprises de taxis de service public sont tenus de souscrire un abonnement à la centrale, à l'exclusion de tout abonnement à une autre centrale d'ordres de courses.

² Ils sont tenus de verser les contributions d'abonnement et de respecter les règles de fonctionnement de la centrale, telles qu'approuvées par le Conseil d'Etat.

Art. 26 Exigences relatives aux véhicules

¹ Les véhicules utilisés pour le service de taxis de service public répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral.

² Tout taxi de service public est identifiable par une inscription distinctive sur chaque côté du véhicule permettant de constater clairement son affiliation à la centrale, et muni en permanence d'un équipement, lesquels sont déterminés et agréés par le Conseil d'Etat. L'équipement, qui est la propriété de la centrale unique, est composé notamment :

- a) d'un compteur horokilométrique;
- b) d'une enseigne « taxi » lumineuse spécifique aux taxis de service public, fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé et le tarif du taxi;
- c) d'un système électronique de paiement par carte bancaire;
- d) d'un quittancier automatique;
- e) d'un système de géo-localisation ;
- f) facultativement, d'un matériel fixe embarqué permettant de photographier toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi, à la seule fin de transmettre cette photo à la centrale unique.

³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions d'utilisation et d'entretien relatives aux véhicules et à leur équipement.

⁴ En cas de véhicule hors service, il est possible de faire usage, pour la durée maximale autorisée par la législation fédérale sur l'assurance des véhicules, d'un véhicule de remplacement mis à disposition par une entreprise dont l'exploitant est autorisé conformément à la présente loi. Le département en est informé et délivre une attestation sujette au contrôle des autorités en tout temps. Des véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral.

Art. 27 Autres obligations

¹ Les chauffeurs et les exploitants d'entreprise de taxis de service public participent à un service au public 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, ainsi qu'à la distribution des taxis sur toutes les stations. Ce service public, organisé par la centrale, est complémentaire à celui des transports publics.

² Les taxis de service public doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'Etat.

³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre d'heures minimal durant lesquelles chaque véhicule utilisé en qualité de taxi de service public doit être en service à la disposition du public. Ce nombre d'heures minimal est fonction du nombre de chauffeurs utilisant le véhicule.

⁴ Les taxis de service public doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes bancaires.

⁵ Le Conseil d'Etat peut définir d'autres obligations par règlement.

Section 3 Droits et obligations spécifiques aux taxis de service restreint et aux limousines

Art. 28 Utilisation du domaine public

¹ Tout chauffeur de taxi de service restreint ou de limousine dispose d'un droit d'usage commun du domaine public.

² En dérogation à l'alinéa 1, le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les chauffeurs de taxi de service restreint et/ou de limousine peuvent disposer de l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte, ou d'emplacements pour déposer leurs clients et prendre en charge des clients préalablement commandés, en des lieux d'accès fréquents.

³ En cas d'événements entraînant un fort accroissement de la demande de véhicules, le département peut, en concertation avec le département chargé de la mobilité et les milieux professionnels, accorder à l'ensemble des taxis et limousines des autorisations exceptionnelles et temporaires de stationnement sur le domaine public, limitées à certains emplacements provisoires et réservés aux taxis et aux limousines.

⁴ En cas de manifestation d'envergure, le département en charge de la mobilité peut accorder à l'organisateur une autorisation d'usage temporaire de certaines voies de transport en commun limitée à la durée de la manifestation considérée et pour un nombre restreint de limousines, afin d'assurer le transport de personnes exclusivement à destination ou en provenance du lieu de la manifestation considérée.

⁵ Les chauffeurs de taxis de service restreint et de limousines ont la stricte interdiction de circuler dans le dessein de rechercher des clients, ainsi que de prendre en charge toute personne par qui ils se font héler.

⁶ Chaque taxi de service restreint ou limousine s'acquitte d'une taxe d'accès au périmètre de l'Aéroport international de Genève, comprise entre 10 F et 20 F par jour et par véhicule, qui doit servir au financement des structures mises en place dans le but d'améliorer le service des taxis et limousines sur le site aéroportuaire, dans la mesure décidée par le Conseil d'Etat. Celui-ci peut identifier d'autres périmètres pouvant bénéficier de ce financement.

Art. 29 Exigences relatives aux véhicules

¹ Les véhicules utilisés en qualité de taxis de service restreint et de limousines répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral.

² Le Conseil d'Etat fixe les conditions d'utilisation et d'entretien relatives aux véhicules et à leur équipement.

³ En cas de véhicule hors service, il est possible de faire usage, pour la durée maximale autorisée par la législation fédérale sur l'assurance des véhicules, d'un véhicule de remplacement, mis à disposition par une entreprise dont l'exploitant est autorisé conformément à la présente loi. Le département en est informé et délivre une attestation sujette au contrôle des autorités en tout temps. Des véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral.

⁴ Tout taxi de service restreint comporte uniquement à l'arrière du véhicule un signe distinctif comportant la désignation « taxi », agréé par le Conseil d'Etat, mais est dépourvu de toute inscription sur les côtés du véhicule et de toute enseigne lumineuse. Il est muni en permanence d'un équipement agréé par le Conseil d'Etat. L'équipement est composé notamment d'un compteur horokilométrique.

⁵ Les limousines sont caractérisées par un numéro d'immatriculation qui leur est spécialement attribué et par l'apposition d'un autre signe distinctif, agréé par le Conseil d'Etat; elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis.

Titre IV Mesures et sanctions

Art. 30 Constat d'infractions

Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de son règlement d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions. Ces constats sont adressés aux autorités compétentes pour le prononcé des mesures et sanctions justifiées par les circonstances.

Art. 31 Révocation, suspension et retrait de l'autorisation de chauffeur employé ou indépendant

Révocation

¹ Le département révoque l'autorisation lorsque :

- a) ses conditions de délivrance ne sont plus remplies;
- b) il n'en a pas été fait usage dans les 6 mois qui suivent sa délivrance;
- c) elle cesse d'être utilisée par son titulaire, sauf si celui-ci présente une incapacité totale de travail justifiée et dûment annoncée au département.

Suspension et retrait

² En cas de manquement aux devoirs imposés par la loi ou ses dispositions d'exécution par un chauffeur employé ou indépendant, le département peut, en tenant compte de la gravité de l'infraction ou de sa réitération, prononcer les sanctions suivantes à son encontre:

- a) la suspension de son autorisation pour une durée de 10 jours à 6 mois;
- b) le retrait de son autorisation.

³ Le retrait de l'autorisation de chauffeur indépendant de taxi de service public entraîne l'annulation du permis de service public dont il est titulaire.

⁴ Lorsque le département prononce à l'encontre d'un chauffeur le retrait d'une autorisation, il ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de cette personne pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision.

Art. 32 Révocation, suspension et retrait de l'autorisation d'exploitant d'entreprise

Révocation

¹ Le département révoque l'autorisation lorsque :

- a) ses conditions de délivrance ne sont plus remplies;
- b) son titulaire ne dirige plus effectivement l'entreprise, sauf en cas d'incapacité totale de travail justifiée et dûment annoncée au département.

Suspension et retrait

² En cas de manquement aux devoirs imposés par la loi ou ses dispositions d'exécution par un exploitant d'entreprise, le département peut, en tenant compte de la gravité de l'infraction ou de sa réitération, prononcer les sanctions suivantes à son encontre:

- a) la suspension de son autorisation pour une durée de 10 jours à 6 mois;
- b) le retrait de son autorisation.

³ En cas de suspension de l'autorisation, et si l'infraction est le seul fait de l'exploitant, le département l'invite à rétablir immédiatement les conditions d'exploitation par son remplacement, le temps de ladite suspension. Les conditions relatives à la délivrance de l'autorisation d'exploitant sont applicables au remplaçant, à l'exception des conditions prévues à l'article 8, alinéa 2, lettres c) et d). Si aucun remplaçant n'est proposé à bref délai, l'exploitation de l'entreprise est suspendue pour la même durée.

⁴ En cas de retrait de l'autorisation, et si l'infraction est le seul fait de l'exploitant, le département impartit un délai à l'entreprise qu'il dirigeait effectivement pour rétablir les conditions d'exploitation par un remplacement

définitif de l'exploitant. Le remplaçant doit remplir l'ensemble des conditions relatives à la délivrance de l'autorisation d'exploitant. Si, au terme du délai, aucun remplaçant n'est proposé, l'exploitation de l'entreprise doit être immédiatement arrêtée.

⁵ Le retrait de l'autorisation d'exploiter une entreprise de taxis de service public entraîne l'annulation des permis de service public, si cette autorisation n'est pas remplacée par une autre dans le délai imparti par le département.

⁶ Lorsque le département prononce à l'encontre d'un exploitant le retrait de son autorisation, il ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de cette personne pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision.

Art. 33 Disposition pénale

¹ Indépendamment du prononcé des mesures ou sanctions prévues aux articles 31 et 32, 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 L'amende peut être portée à 100 000 F en cas d'organisation sans autorisation, dans un dessein de lucre, d'un service de transport de personnes au sens de la présente loi.

³ Lorsqu'une infraction a été commise dans la gestion d'une personne morale, l'amende peut être portée à 200 000 F.

Titre V Dispositions finales et transitoires

Chapitre I Dispositions finales

Art. 34 Dispositions d'application

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

Art. 35 Rapport annuel et commission de suivi

¹ Le Conseil d'Etat présente chaque année au Grand Conseil un rapport écrit circonstancié sur l'application de la présente loi.

² Une commission de suivi de la bonne application de la présente loi est créée 6 mois après son entrée en vigueur, pour une durée de deux ans renouvelable une fois. Elle est composée de représentants des milieux professionnels, de la centrale unique et des autorités chargées de l'application de la présente loi, ainsi que d'un représentant par parti représenté au Grand Conseil. Elle se réunit au minimum une fois par année civile.

³ La mission de la commission de suivi est notamment de :

- a) vérifier si la loi atteint ses objectifs de service public;
- b) vérifier la satisfaction des conditions de la concession délivrée à la centrale unique;
- c) émettre à l'attention du Conseil d'Etat toute proposition utile.

Art. 36 Clause abrogatoire

La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles), du 21 janvier 2005, est abrogée.

Art. 37 Entrée en vigueur

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

Chapitre II Dispositions transitoires

Art. 38 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants

¹ Tout chauffeur de taxi ou de limousine titulaire de la carte professionnelle de chauffeur 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 l'autorisation correspondante et la carte professionnelle au sens de la présente loi.

² Tout chauffeur indépendant de taxi de service public doit s'affilier à la centrale unique dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en force de la concession d'exploitation de la centrale unique. Si cette condition n'est pas remplie, le département lui impartit un ultime délai pour la remplir et l'avertit qu'à défaut son permis de service public sera annulé et son autorisation transformée en autorisation d'exercer en qualité d'indépendant la profession de chauffeur de taxi de service restreint.

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'entreprise.

Art. 39 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousines

¹ Les titulaires de la carte professionnelle de dirigeant d'une 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, exercent de manière effective leur profession à la tête d'une entreprise, se voient délivrer l'autorisation et la carte

professionnelle correspondantes au sens de la présente loi. Les autorisations d'exploiter une entreprise au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, émises au nom d'une personne morale sont annulées le jour de la délivrance de la nouvelle autorisation.

² Tout exploitant d'une entreprise de taxis avec permis de service public doit affilier celle-ci à la centrale unique dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en force de la concession d'exploitation de la centrale unique. Si cette condition n'est pas remplie, le département lui impartit un ultime délai pour satisfaire à celle-ci, et l'avertit qu'à défaut les permis de service public seront annulés.

Art. 40 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis

¹ Les centrales d'ordres de courses de taxis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, cessent cette activité le jour de l'entrée en force de la concession d'exploitation de la centrale unique des taxis de service public, mais gardent toutefois la possibilité de recevoir et diffuser les commandes concernant exclusivement les taxis de service restreint. A cet effet, les exploitants de ces centrales se voient délivrer une autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint, prévue par l'article 9.

² Toute exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service privé au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voit délivrer l'autorisation correspondante prévue par l'article 9 en vue de l'exploitation d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint.

Art. 41 Permis de service public

¹ Les permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, sont d'office considérés comme des permis de service public au sens de la présente loi.

² Les personnes inscrites sur les listes d'attente en vertu de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, conservent le bénéfice de la date d'inscription, qui est prise en considération dans le cadre des modalités d'octroi et d'annulation des permis de service public fixées par le département en application de l'article 16.

³ Tout détenteur de permis de service public qui cesse son activité et qui a payé une taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique payée en application de la loi précitée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département.

⁴ Tout détenteur de permis de service public qui cesse son activité et qui, conformément aux législations précédant la loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, a payé un montant unique pour obtenir un permis de service public, a le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant payé, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Il appartient au détenteur du permis de service public de prouver le montant payé pour chaque permis.

⁵ Le montant compensatoire visé aux alinéas 3 et 4 est prélevé du fonds institué par la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. Dans la mesure où le fonds n'est pas suffisant pour verser ce montant compensatoire aux ayants droit, le produit de la taxe prévue à l'article 16 alinéa 5 est prioritairement utilisé à cette fin.

Art. 42 Equipement des taxis

¹ Sous réserve des exceptions figurant aux alinéas 2 et 3, les exploitants de taxis disposent d'un délai de 6 mois après l'entrée en vigueur de la présente loi pour équiper leur véhicule en conformité à la présente loi.

² L'inscription distinctive des taxis de service public doit être apposée sur chaque côté de l'ensemble des véhicules concernés dans la semaine suivant l'entrée en force de la concession d'exploitation de la centrale unique.

³ Le département fixe le délai pour le port obligatoire des signes distinctifs des taxis de service restreint et des limousines.

Art. 43 Modification à une autre loi

La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50), est modifiée comme suit :

Art. 1, al. 4 (nouveau)

⁴ La loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes, du ... (*à compléter*), prévoit les conditions nécessaires à la réalisation d'un service public de taxis efficace, complémentaire à celui offert par les transports publics. Le plan directeur du réseau intègre cette complémentarité et définit les lignes directrices relatives à la coordination de ce service public avec l'offre de transports publics.

Loi **(10697-2)**

sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP) (H 1 30) (*Taxe de délivrance ou de renouvellement du permis de taxi de service public et modification de la taxe sur les véhicules*)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 16 Limitation du nombre et gestion des permis de service public

⁵ Chaque permis de service public est délivré et renouvelé contre paiement préalable d'une taxe annuelle comprise entre 900 F et 1 400 F. Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du produit de la taxe, ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi et, en particulier, avec les moyens de contrôles nécessaires à sa bonne application. Sont réservées les dispositions transitoires relatives à l'affectation de la taxe.

⁶ Le Conseil d'Etat peut diminuer jusqu'à 40% le montant de la taxe pour tout permis de service public rattaché à un véhicule au bénéfice du meilleur standard écologique, et l'augmenter jusqu'à 40% si ce standard est mauvais au sens du règlement d'application. Si le détenteur d'un taxi de service public, qui a bénéficié d'une diminution de la taxe, remplace le véhicule rattaché au permis de service public concerné par un véhicule dont le standard écologique est moins bon que le précédent, il doit s'acquitter auprès du département du montant du bonus dont il a bénéficié.

⁷ La taxe est payable en une fois par période annuelle, avant le 1^{er} janvier. Si le permis de service public est délivré en cours d'année, la taxe est due avant la délivrance et calculée à compter du mois de la délivrance jusqu'au 31 décembre. Si le permis de service public est annulé, la taxe cesse d'être due et le montant correspondant à la période non courue, calculé à compter du mois suivant celui de la restitution jusqu'au 31 décembre, est restitué au détenteur.

Art. 1 Entrée en vigueur

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

Art. 2 Modifications à une autre loi

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (D 3 05), est modifiée comme suit :

Art. 415, al. 6 et 7 (nouveaux)

⁶ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les voitures immatriculées comme taxis, dont la date de première mise en circulation est postérieure à l'entrée en vigueur du présent alinéa – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

	émissions de CO ₂	coefficient-multiplicateur	bonus/malus
a)	≤ 120 g/km	0	bonus de 100%
b)	> 120 g/km et ≤ 200 g/km	1	bonus de 0%
c)	> 200 g/km	2	malus de 100%

Le bonus décrit sous la lettre a n'est pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 05 et suivantes.

⁷ Pour les voitures immatriculées comme taxis dont les émissions de CO₂ ne sont pas répertoriées, le système de coefficient multiplicateur de l'alinéa 6 ne s'applique pas.

Art. 421 Ambulances (nouvelle teneur avec modification de la note)

L'impôt sur les ambulances est de 128 F.