

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 26 août 2015

Page

- | | | |
|--------------------|--|-----------|
| a) PL 11709 | Projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) | 2 |
| b) PL 11710 | Projet de loi modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC-1) (H 1 31) | 55 |

PL 11709**Projet de loi
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 les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, en tant que services complémentaires à celui offert 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, de la moralité publique, 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. 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;
- b) l'activité des intermédiaires entre les clients et les chauffeurs, exercée dans le canton de Genève ou y déployant ses effets.

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. 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, et offrant une complémentarité en matière de service public;
- c) « exploitant d'entreprise » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;
- d) « diffuseur de courses » : 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 un ordre de course.

Chapitre II Exercice des professions

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 est soumise en sus à 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.

Art. 6 Examens de chauffeur de taxi

¹ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi 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.

³ Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens et les modalités de leur organisation, ainsi que les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen.

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.

Section 2 Entreprises de transport

Art. 8 Obligation générale de s'annoncer

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.

Section 3 Diffuseurs de courses

Art. 9 Obligation générale de s'annoncer

Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.

Section 4 Limitation du nombre de taxis

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 de garantir la sécurité publique.

³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement.

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 intransmissibles.

² Le requérant doit :

- a) être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, proposant un service de taxis;
- 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 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.

Art. 12 Durée de l'autorisation

¹ L'autorisation est valable 6 ans.

² 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 justifiée;
- d) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et celle-ci est entrée en force.

³ 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.

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 équivalente, pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple 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. 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.

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 la catégorie des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune d'elles. 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.

² 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.

³ Chaque voiture doit être utilisée conformément à la catégorie à laquelle elle appartient, et doit être immatriculée et équipée comme telle.

⁴ 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.

⁵ 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 7 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 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 Tous les abonnés d'un même diffuseur de courses doivent pratiquer le même tarif pour un même service.

⁷ 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 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, s'il transporte des passagers;
- c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers.

² 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 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.

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. 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.

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

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 lorsqu'elles sont hélées 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 exceptions.

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. 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.

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'entreprise doivent respecter 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 employés 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 obligatoirement figurer dans le registre.

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. 28 Respect du droit du travail

Les diffuseurs de courses doivent respecter 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 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 directeur du réseau prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

² Le diffuseur de courses de taxis assure 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.

³ 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.

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 obligatoirement figurer dans le registre.

Chapitre IV Accès à l'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 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.

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 Mesures et sanctions

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. 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

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.

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 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. 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 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.

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 : 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 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 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. 43 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. 44 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.

Art. 45 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.

² Tout titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service privé en qualité d'indépendant au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, délivrée avant le 1^{er} 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.

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, et qui cesse son activité 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. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Ce droit au montant compensatoire se périmé 8 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 46 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.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

1. Introduction

1.1. Contexte

Le 27 mars 2014, le Grand Conseil a voté la loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP; loi 10697). Elle concrétisait un projet de loi déposé en juillet 2010, lors de la législature précédente. Dans l'intervalle, la loi est devenue obsolète, avant même son entrée en vigueur, qui n'est pas encore intervenue à ce jour.

En effet, d'une part, le concept de la centrale unique a été remis en question, sous l'angle de sa constitutionnalité¹. D'autre part, le marché des transports professionnels a évolué et doit à présent compter avec de nouvelles formes de mobilité de la population, qui fait appel à des acteurs qui diffusent des courses par de nouveaux canaux, comme les applications informatiques qui mettent en relation les usagers avec les offreurs de services de transports professionnels. Parmi les exemples les plus connus, on peut citer les sociétés Uber, Tooxme ou encore Lyft. Les professionnels qui offrent leurs services de chauffeur, que ce soit comme taxi ou chauffeur de limousine, ou encore par le biais d'une société, ont également évolué en termes de technologie et de modèle économique.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat souhaite favoriser une approche plus moderne pour être en phase avec l'air du temps au travers du présent projet de législation sur les services de transport de personnes. Il est orienté sur une simplification de la réglementation, à l'instar de ce qui se pratique dans certaines villes et cantons de Suisse (p. ex. : ville de Zurich, ville de Lucerne, canton de Bâle-Ville)², et sur la prise en compte de nouvelles façons d'exercer la profession de chauffeur professionnel.

Si le projet propose un certain nombre de nouveautés, il conserve les objectifs de base poursuivis par la LTSP (cf. art. 1 LTSP) et certains de ses concepts. Il s'agit ainsi de poser les bases d'un service de taxis efficace et complémentaire à celui offert par les transports publics, en permettant également aux autres acteurs du milieu du transport professionnel de

¹ Andreas Auer, *Taxis genevois : un état des lieux comparatif, constitutionnel et prospectif*, in Jusletter, 15 septembre 2014, p. 24.

² Andreas Auer, *op. cit.*, pp. 7 à 12 pour un survol des réglementations.

personnes de déployer leurs activités respectives. La promotion d'une saine concurrence et le respect du droit fondamental que constitue la liberté économique (art. 27 de la Constitution fédérale [Cst; RS 101]; art. 35 de la constitution de la République et canton de Genève [Cst-GE; A 2 00]) se conjuguent avec la nécessité de réglementer les fondamentaux de ces activités, en lien notamment avec le respect des exigences de sécurité publique, de moralité publique, de loyauté dans les transactions commerciales et des règles relatives à l'utilisation du domaine public. Enfin, la qualité et l'efficacité du service doivent également être considérées, le transport de personnes, qu'il soit réalisé par un taxi ou par un autre offreur, est souvent l'un des premiers contacts d'un ressortissant étranger qui arrive à Genève, par avion ou chemin de fer.

1.2. Axes directeurs

Les axes directeurs du projet sont les suivants :

- catégorie unique de taxis, contingentée et bénéficiant d'un droit d'usage accru du domaine public et d'une bonne visibilité du public;
- catégorie unique d'autres transporteurs professionnels de personnes, soit les voitures de transport avec chauffeur (VTC)³, dont le nombre n'est pas limité et exerçant une activité similaire à celle des taxis;
- simplification du système des autorisations, celles-ci se résumant à la carte professionnelle de chauffeur et à l'autorisation délivrée aux chauffeurs de taxi, leur permettant un usage accru du domaine public;
- création de la notion de diffuseur de courses, englobant tous les intermédiaires qui mettent en relation les clients et les chauffeurs;
- multiplicité des diffuseurs de courses, conduisant à l'abandon du concept de centrale unique prévu par la LTSP;
- obligations d'annonce et de collaboration lors de contrôles, imposées aux diffuseurs de courses et aux entreprises de transport;
- ouverture à la mixité des activités des chauffeurs indépendants, des entreprises et des diffuseurs de courses;
- renforcement des sanctions en cas de violation de la loi ou de ses dispositions d'exécution.

³ A noter qu'en France, une loi votée en 2014 emploie également la même terminologie :

<http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029527162&categorieLien=id>

1.3. Limitation du nombre de taxis et conformité au droit fédéral

Le Conseil d'Etat a fait le choix de conserver un *numerus clausus* sur le nombre de taxis, qui sont tous autorisés à faire un usage accru du domaine public. Il n'est en effet pas envisageable d'ouvrir le domaine public à un nombre incontrôlable de véhicules. Dans le passé, le Conseil d'Etat a pu constater qu'une libéralisation pure et simple des taxis bénéficiant de l'usage accru apportait le plus souvent désordre et baisse de la qualité du service public si leur nombre devenait trop important.

La réglementation de l'activité est du ressort des cantons, qui ont choisi des solutions parfois très différentes, allant même jusqu'à l'absence de réglementation. Il y a peu de littérature dans ce domaine⁴. Les corpus législatifs cantonaux ne doivent pas entrer en contradiction avec le droit fédéral, en particulier le droit constitutionnel. Il s'agit essentiellement de la liberté économique (art. 27 Cst) et de l'égalité de traitement (art. 8 et 27 Cst). La loi fédérale sur le marché intérieur (LMI; RS 943.02) doit aussi être prise en considération.

La jurisprudence du Tribunal fédéral (TF)⁵ a fixé un certain nombre de règles, au fil des réglementations qu'il a été amené à examiner. Ainsi, l'Etat peut soumettre à autorisation le droit de faire stationner des taxis dans des rues et sur des places, sans violer la liberté économique. Il peut aussi limiter le nombre des taxis au bénéfice d'un usage accru, en tenant compte des exigences de la circulation, de la place disponible et des besoins du public. La profession des taxis dans son ensemble peut faire l'objet d'une réglementation qui doit garantir le respect de l'ordre public. Néanmoins, l'Etat ne saurait empêcher que des tiers fassent concurrence aux chauffeurs de taxis avec permis de stationnement et soumettre la profession dans son ensemble à un *numerus clausus* déterminé par les besoins du public.

Au vu des exigences de la circulation, de la place disponible et des besoins du public à Genève, le présent projet de loi propose de limiter le nombre d'autorisations d'usage accru pour des motifs de police. En effet, pour rappel, après la votation populaire en faveur de l'initiative populaire « Pour des taxis égaux » (IN 26), une loi libéralisant le marché est entrée en vigueur en octobre 1992. Or, compte tenu des tensions et des perturbations engendrées sur le domaine public, le Conseil d'Etat a proposé de réintroduire le *numerus clausus*⁶. Pour rappel, le TF a considéré que la limitation des

⁴ Voir notamment l'article du prof. Andreas Auer, déjà cité.

⁵ Voir notamment les arrêts du Tribunal fédéral du 16 mars 2007, 2P.258/2006, consid. 2.1, du 29 août 2006, 2P.8/2006, consid. 2.2 et ATF 79 I 334.

⁶ Voir PL 7867.

permis instituée par la loi en question (loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999) répondait à un intérêt public prépondérant⁷. De même, le contingentement prévu par le présent projet de loi s'inscrit dans les buts de l'article 1, alinéa 3, lesquels constituent également des intérêts publics prépondérants.

Une des principales innovations du projet est de supprimer la distinction entre les taxis de service public (taxis « jaunes ») et les taxis de service privé (taxis « bleus »). Il ne subsistera qu'une seule catégorie de taxis, apparentée à celle des taxis jaunes, qui sera contingentée, comme c'est le cas actuellement. A côté de cela, les autres transporteurs professionnels de personnes exerceront leur art dans la catégorie des chauffeurs de « voitures de transport avec chauffeur » ou VTC. Les exigences à leur égard sont moins strictes que celles qui s'appliquent actuellement aux limousines et leur activité se rapproche davantage de celle des taxis, si ce n'est qu'ils ne portent pas d'enseigne « Taxi » ni ne bénéficient d'un usage accru du domaine public.

Afin de se conformer au droit fédéral, respectivement à la jurisprudence du TF, la réglementation mise en place par le contingentement ne doit pas avoir pour conséquence de fermer l'accès à la profession. Avec la suppression de la catégorie des taxis de service privé, il est nécessaire d'aménager des contreparties pour assurer l'équilibre juridique. C'est pourquoi le projet part du postulat que le service de transport des VTC est similaire aux prestations des taxis. En effet, usage accru du domaine public, emplacements privilégiés et enseigne « Taxi » mis à part, les différences entre les catégories de transports professionnels ont tendance à s'amenuiser, car ils fournissent tous un service de transport de personnes avec des voitures légères, contre rémunération, sans que l'enseigne « Taxi » ne joue un rôle déterminant, comme cela a pu être le cas il y a de nombreuses années. Par ailleurs, il sied de relever que le public et la presse assimilent les prestations des services de transport des VTC à celles des taxis⁸.

Par conséquent, le système proposé par le présent projet s'intègre parfaitement dans une interprétation actualisée de la jurisprudence du TF. Si les véhicules ayant le droit de porter la dénomination de taxi, moyennant des obligations particulières en contrepartie de certains avantages, sont effectivement contingentés, la profession de chauffeur permettant de véhiculer des particuliers d'un point donné à un autre contre rémunération est

⁷ Arrêt du Tribunal fédéral du 25 mai 2000 (2P.167/1999, consid. 3d).

⁸ Voir notamment *Courrier des lecteurs* dans la *Tribune de Genève* du 22.04.2015, *Le Courrier* du 4.05.2015 « Uber ou le nouvel âge d'or du capitalisme » et *Le Temps* du 9.05.2015, « Les taxis sont chers, mais Uber est lent ».

ouverte très librement. Une telle activité est une réplique, avec quelques nuances, de l'activité de taxi. La liberté économique est ainsi respectée. Enfin, il convient de ne pas imposer des exigences trop lourdes aux offreurs locaux, car ceux-ci pourraient se retrouver désavantagés par rapport à des prestataires d'autres cantons pouvant se prévaloir des facilités offertes par la LMI.

2. Commentaire article par article

Article 1

Le présent projet, à l'instar de la loi sur les taxis actuellement en vigueur (LTaxis, du 21 janvier 2005; H 1 30), et de la LTSP, réglemente l'activité du transport de personnes au moyen de voitures automobiles légères, qui se décline entre l'offre des taxis et l'offre des voitures de transport avec chauffeur. Ces activités jouent un rôle complémentaire à l'offre déjà très développée de transports publics dans notre canton. Il s'agit de promouvoir l'efficacité des transports et leur qualité. L'entrelacement de tous les services disponibles doit permettre à la clientèle de voyager aisément tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.

Outre la garantie de la sécurité et de l'ordre public, la loi se doit de protéger les consommateurs, sans oublier de prendre en compte la liberté économique liée à l'activité de transport de personnes.

Article 2

La présente loi réglemente uniquement l'activité de transport professionnel de personnes au moyen de véhicules automobiles légers sur le territoire cantonal, soit les taxis et les VTC, à l'exclusion de toute autre activité. Elle peut être déployée à titre indépendant ou par le biais d'une entreprise. Ces offreurs de service font usuellement appel à des intermédiaires qui les mettent en relation avec les clients, par le truchement d'une centrale téléphonique, d'une application destinée aux téléphones mobiles ou d'un site Internet. La loi prévoit un cadre légal minimal très souple pour ces acteurs, la protection des consommateurs et de l'ordre public demeurant les préoccupations centrales.

Article 3

Cet article, qui est une clause de délégation de compétence, n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 4

Les définitions permettent de préciser le cadre de la loi. Elles se veulent succinctes mais reprennent les éléments essentiels de la description du taxi, de la VTC, du dirigeant d'entreprise et du diffuseur de courses. Elles sont pour le surplus affinées par les droits et obligations développés dans la loi.

Il convient de relever que les activités de taxi et de VTC sont similaires dans leur définition et doivent assurer une complémentarité dans l'offre de transports dont bénéficie le public. L'élément phare pour le chauffeur de taxi est qu'il bénéficie de l'usage accru du domaine public et de la visibilité renforcée liée à l'enseigne « Taxi » et aux emplacements privilégiés, contrairement aux chauffeurs de VTC, qui n'opèrent quant à eux que sur commande préalable.

Dans la conception actuelle de la LTaxis, l'exploitant d'un service de transport qui n'a qu'un employé n'est pas considéré comme un dirigeant d'entreprise. Cette situation est peu claire, car excepté le nombre d'employés, l'activité est la même que pour celui qui a 2 ou 10 employés. Il est plus judicieux de distinguer entre l'indépendant qui travaille seul et celui qui emploie au moins un autre chauffeur. Il faut dans ce cas parler de dirigeant d'entreprise. Cela apporte ainsi une meilleure protection pour les employés (cf. art. 25 et 26).

Une nouvelle appellation voit le jour, celle de « diffuseur de courses ». Elle recouvre d'une part les centrales de courses au sens de la LTaxis, qui fonctionnent usuellement par le biais d'un numéro d'appel téléphonique. D'autre part, pour tenir compte de l'évolution technologique et des nouveaux modèles économiques qui se développent, il est nécessaire d'inclure les autres canaux de mise en relation, qui présentent des similarités. C'est particulièrement le cas des applications informatiques qui sont développées par les centrales classiques pour étoffer leur offre, mais également par de nouveaux venus sur le marché, tels que Uber, Lyft ou Tooxme.

Article 5

Actuellement, la LTaxis connaît les cartes professionnelles de chauffeur de taxi, de chauffeur de limousine et de dirigeant d'entreprise. En parallèle, les activités de chauffeur, à titre individuel ou sous forme d'une entreprise, ainsi que celle de centrale d'ordres de courses sont soumises à la délivrance

d'une autorisation. En outre, l'offre d'un service de taxi suppose la titularité de permis de service public.

Ce système est fort complexe et le présent projet a pour but de le simplifier. La LTSP avait déjà opéré un pas timide dans cette direction. Il s'agit d'améliorer encore cette simplification pour rendre le système plus souple et plus efficace, tant du point de vue des offreurs de services que pour le suivi mis en œuvre par l'administration. La simplification du système d'autorisations ne signifie pas pour autant qu'aucun contrôle n'est opéré. Tous ces acteurs ont tout de même un certain nombre d'obligations, tel le devoir d'annonce, celui de tenir un registre ou encore celui de collaborer.

Parti a été pris de renoncer à la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise et à l'autorisation d'exploiter une entreprise. Aucun intérêt public ne commande de faire passer un examen particulier au futur dirigeant d'une entreprise de transport professionnel de personnes, alors qu'un tel examen n'existe pas usuellement pour diriger une entreprise. Cela constitue une restriction injustifiée à la liberté économique. En vertu de l'égalité de traitement et pour les mêmes motifs, l'activité de diffuseur de courses n'est pas soumise à autorisation.

L'exigence d'une autorisation d'exploiter pour les chauffeurs est relativement lourde et redondante. Les exigences posées pour l'autorisation par la LTaxis, reprises d'ailleurs en partie par la LTSP, résultent déjà du droit fédéral pour certaines d'entre elles, comme par exemple l'affiliation à une caisse de compensation ou à une convention collective de travail. En outre, elles n'apportent pas une protection particulière du consommateur, voire même aucune protection, comme par exemple l'exigence de solvabilité. Les compétences professionnelles peuvent être vérifiées et l'examen de la probité du candidat chauffeur réalisé lors de la procédure de délivrance de la carte professionnelle. Si le chauffeur ne remplit plus ces conditions, la carte peut être révoquée. Ainsi, l'autorisation d'exploiter en tant que chauffeur indépendant est elle aussi supprimée. Seule subsistera encore l'autorisation d'usage accru du domaine public pour les taxis (cf. art. 10).

En substance, la carte professionnelle de chauffeur constituera le document principal. Les conditions de l'obtention sont identiques pour les chauffeurs de taxis et pour ceux de VTC, à l'exception de l'examen de base nécessaire pour exercer comme chauffeur de taxi (cf. art 6). La carte professionnelle indiquera si son titulaire dispose du droit d'exercer en qualité de chauffeur de taxi ou de chauffeur de VTC. Le candidat qui a réussi l'examen de chauffeur de taxi aura les deux mentions sur sa carte, puisqu'il remplit de toute manière les conditions d'obtention de la carte professionnelle

de chauffeur de VTC. Bien entendu, s'il envisage d'exercer cette activité, il devra respecter les exigences liées à cette catégorie.

Cet article précise que l'exercice de l'activité, à titre indépendant ou comme employé, est ouverte aux ressortissants suisses ou aux personnes qui sont au bénéfice d'une autorisation leur permettant de travailler en Suisse, soit les ressortissants étrangers qui sont titulaires de titres de séjour, mais également ceux qui peuvent se prévaloir de l'accord sur la libre circulation des personnes conclu entre la Suisse et l'Union européenne.

L'exigence posée quant à la durée minimale de titularité du permis de conduire tend à garantir une certaine expérience de la conduite, qui est sanctionnée ensuite par le permis de transport professionnel de personnes, également nécessaire pour prétendre à la carte professionnelle de chauffeur.

Les clients d'un transporteur s'en remettent à lui lorsqu'ils montent dans son véhicule. Il n'est pas d'usage de contrôler la probité d'un chauffeur avant de faire appel à lui. Pour ces raisons, il apparaît nécessaire qu'avant la délivrance de la carte professionnelle l'autorité procède à quelques vérifications. Actuellement, la LTaxis, à l'instar de la LTSP, utilise la notion de « garanties suffisantes de moralité et de comportement », qui est relativement floue. Elle repose essentiellement sur l'absence de condamnations et la délivrance d'un certificat de bonne vie et mœurs, voire d'autres vérifications du même acabit. Il est plus objectif d'exiger l'absence de condamnations ou de décisions administratives incompatibles avec l'exercice de la profession. La conception de ce qui peut être incompatible pouvant évoluer, il se justifie de laisser au Conseil d'Etat le soin d'en définir les contours par voie réglementaire. Il s'agira principalement de condamnations liées à des infractions routières graves et/ou répétées, ou de condamnations liées à des actes portant atteinte à l'intégrité physique ou sexuelle d'autrui. On peut également penser aux sanctions administratives prononcées par le service cantonal des véhicules, mais ne donnant pas nécessairement lieu à une inscription au casier judiciaire. Enfin, il pourrait également être tenu compte de sanctions prononcées sur la base de la législation régissant les taxis, par exemple en raison de l'exercice illégal de la profession de façon répétée. Le règlement déterminera la façon dont ces informations sont recueillies. Afin de ne pas alourdir le travail du service compétent, il serait judicieux qu'il incombe directement au requérant de se procurer les documents nécessaires.

La carte professionnelle peut être révoquée si les conditions qui ont prévalu à sa délivrance ne sont plus réalisées de façon durable. Pour rappel, les conditions sont prévues par l'alinéa 2. Parmi les changements de conditions durables on pense en particulier à la perte de l'exercice des droits

civils par une mesure de protection de l'adulte prévue par le code civil, par la perte, pour un ressortissant étranger, de son statut lui permettant de travailler, le retrait définitif du permis de conduire. La disposition prévoit expressément qu'une sanction pénale ou une décision administrative ultérieures et incompatibles avec l'exercice de la profession sont des motifs de révocation. Cette décision de l'autorité est indépendante de toute faute et ne constitue pas une sanction, contrairement aux mesures administratives qui sont prévues à l'article 37.

Article 6

La loi fixe le principe d'un examen professionnel pour les chauffeurs de taxis. Il sert à certifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. Le Conseil d'Etat détermine par voie réglementaire le contenu des examens de manière plus précise. Il en fixe également les modalités, à savoir notamment leur forme, leur fréquence, la responsabilité de leur tenue (cf. aussi article 7) et de leur correction.

Par rapport à leurs homologues chauffeurs de VTC, les chauffeurs de taxis se voient imposer un examen professionnel. Ces deux activités sont assurément similaires puisqu'elles consistent à véhiculer des clients en principe d'un point à un autre. Néanmoins, l'exigence imposée aux chauffeurs de taxis est justifiée. L'usage accru du domaine public confère un certain avantage aux taxis puisque ceux-ci peuvent circuler sur les voies de bus et emprunter certaines rues interdites à la circulation. Ils peuvent être hélés. Ils disposent en outre de stations, en général placées dans des endroits stratégiques de passage. Les VTC sont quant à elles disponibles uniquement sur commande préalable, ne peuvent être hélées et ne disposent pas de stations. Le client qui fait appel aux VTC choisit un service déterminé, en principe en fonction de la connaissance qu'il en a. L'utilisateur qui prend un taxi à la sortie de la gare ou de l'aéroport par exemple n'a guère le choix du service. Il s'attend légitimement à ce que le chauffeur qui arbore l'enseigne de taxi connaisse un tant soit peu la région. A l'ère du GPS, les exigences au niveau de l'examen devront être relativisées et cantonnées à des connaissances de base.

Les courses étant calculées au moyen d'un compteur ou d'une application, il est important que la clientèle ne soit pas lésée par une méconnaissance du système. Enfin, dans une région francophone, touristique et hébergeant de nombreuses organisations internationales, il est justifié que le chauffeur de taxi, qui bénéficie de certains privilèges en matière de visibilité – moyennant certaines obligations –, parle français et sache se débrouiller en anglais. Le

client qui commande un chauffeur de VTC peut parfaitement avoir des exigences particulières quant à la langue parlée par le chauffeur, dont il pourra faire part à la commande. Par ailleurs, les prix sont en principe convenus d'avance, ce qui évacue l'obligation de vérifier le maniement du compteur, respectivement les connaissances des lieux, un léger détour n'ayant pas ici d'impact financier. Ces éléments participent à la qualité et à l'efficacité du service.

Pour toutes ces raisons, les chauffeurs de VTC ne sont pas soumis à l'exigence d'un examen. En outre, le principe du *numerus clausus* est juridiquement viable dans le système mis en place par le présent projet, qui abandonne la distinction artificielle entre les taxis de service public et les taxis de service privé, uniquement s'il n'entrave pas inutilement l'accès à l'activité consistant à véhiculer un client d'un point à un autre. L'absence d'examen va dans ce sens.

Article 7

Cette disposition permet la délégation à des tiers de tâches opérationnelles concernant les examens. Cette faculté a son importance, vu que l'organisation des examens constitue une charge de travail considérable pour le département. Ce dernier assure néanmoins une surveillance pour s'assurer que les modalités des examens sont respectées, dans la mesure où ils donnent lieu à la délivrance d'une carte professionnelle par l'Etat.

Article 8

Le présent projet a abandonné tant la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise que l'autorisation d'exploiter une entreprise (cf. commentaire de l'art. 5). Il convient néanmoins que l'autorité puisse connaître les entreprises actives sur le marché. Cela évite d'une part que les chauffeurs, qui exercent une profession réglementée, puissent se dissimuler derrière une société virtuelle. D'autre part, la société est le lien direct que l'autorité compétente aura avec les chauffeurs, en particulier pour opérer des contrôles, ce qui est en relation avec l'obligation de tenir un registre (cf. art. 26). L'entreprise et son dirigeant peuvent également être sanctionnés s'ils ne font pas les vérifications qu'on peut attendre d'eux. Pour toutes ces raisons, il est nécessaire que l'entreprise ait l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité compétente.

La forme juridique de l'entreprise importe peu. Elle ne doit pas nécessairement être une personne morale dotée de la personnalité juridique. En effet, la présente loi considère que l'exploitant qui a au moins un employé

doit être considéré comme dirigeant d'entreprise, même s'il exploite en nom propre par exemple.

Article 9

Les diffuseurs de courses sont des acteurs incontournables du transport professionnel de personnes. Les exigences qui peuvent être posées à leur égard sont moins importantes que pour les chauffeurs puisqu'ils se contentent de servir d'intermédiaires entre les chauffeurs et les clients. Cela n'empêche bien entendu pas l'exploitant d'une entreprise de taxis d'endosser également le rôle de diffuseur de courses.

Le présent projet a abandonné l'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxi (cf. commentaire de l'art. 5). Il convient néanmoins que l'autorité puisse connaître les entreprises actives sur le marché. Cela évite d'une part que les chauffeurs, qui exercent une profession réglementée, puissent se dissimuler derrière la société qui distribue les courses. D'autre part, la société est le lien direct que l'autorité compétente aura avec les chauffeurs, en particulier pour opérer des contrôles, ce qui est en relation avec l'obligation de tenir un registre (cf. art. 30). L'entreprise et son dirigeant peuvent également être sanctionnés s'ils ne font pas les vérifications qu'on peut attendre d'eux. Pour toutes ces raisons, il est nécessaire que le diffuseur de courses ait l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité compétente.

La LTSP prévoit un système de centrale unique pour les taxis (cf. art. 5 et 6 LTSP). Le présent projet abandonne cette idée et ne met pas en place de diffuseur de courses unique. La mise en place d'une centrale unique et sa surveillance par l'Etat nécessite un travail important. Enfin, la constitutionnalité d'une telle structure reste douteuse. La multiplicité d'acteurs favorise ainsi la concurrence.

Article 10

L'exercice de l'activité de chauffeur de taxi est liée à certains privilèges, dont en particulier l'usage accru du domaine public (cf. art. 19). Cet article concrétise la volonté du Conseil d'Etat de conserver le contingentement pour les taxis, soit un nombre limité de voitures qui bénéficient d'un usage accru du domaine public. Ainsi, chaque voiture fonctionnant comme taxi nécessite une autorisation, qui est concrétisée par l'immatriculation qui sera délivrée (cf. aussi art. 20, al. 2).

Le Conseil d'Etat est compétent pour fixer le nombre maximal de ces autorisations. Le choix de laisser à l'exécutif le soin de déterminer cette limite

est mû par un souci de souplesse, dans la mesure où l'évaluation de la situation peut commander une adaptation, à la hausse ou à la baisse. En outre, l'administration est plus proche des aspects opérationnels que le législateur. Pour l'évaluation des besoins, il conviendra de tenir compte notamment de la charge représentée par l'usage accru du domaine public, en lien avec les aménagements qui peuvent effectivement être mis en place, ainsi que des facultés des différents acteurs de répondre à l'offre de service public. Le Conseil d'Etat pourra, s'il l'estime nécessaire, interpellier les associations de transporteurs professionnels pour connaître leur position, sans néanmoins y être lié.

Article 11

La délivrance d'une autorisation, qui est réservée aux taxis, suppose que le requérant est titulaire de la carte professionnelle correspondante. Il est envisageable qu'une entreprise acquiert ces autorisations. Dans ce cas, il doit s'agir d'une entreprise qui propose un service de taxis. Le dirigeant ne sera pas nécessairement titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi. Les chauffeurs devront en revanche l'être.

Au moment de la délivrance de la carte professionnelle, l'autorité procède à une vérification concernant les antécédents en termes de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession (cf. art. 5). La sécurité du public est au cœur de cette exigence. La situation telle qu'elle existe lors de la remise de la carte professionnelle peut être différente de celle au moment de l'obtention de l'autorisation d'usage accru du domaine public. Il est par conséquent nécessaire de procéder à une actualisation. Il y a un intérêt public manifeste à ce qu'un candidat à l'autorisation qui permettra d'exercer comme chauffeur de taxi ne soit pas un contrevenant régulier à la loi. Le Conseil d'Etat définira les condamnations et décisions pertinentes, qui seront en principe les mêmes que celles prévues pour l'article 5.

Le Conseil d'Etat se voit attribuer la compétence de réglementer les modalités de traitement des requêtes d'autorisations. Il devra prévoir des critères objectifs qui permettent aux candidats de comprendre sur quelles bases sont traitées les demandes. En effet, la liberté économique et la LMI exigent la mise en place d'un système de distribution des autorisations qui soit cohérent, transparent et fondé sur des motifs objectifs, sous peine d'ouvrir la porte à l'arbitraire⁹. L'ordre d'arrivée des requêtes peut être un critère, tout comme le nombre maximal d'autorisations qui peuvent être

⁹ ATF 2P_8/2006, cons. 2.4

obtenues par rang dans la liste d'attente ou le nombre de rangs que peut occuper un requérant en même temps dans cette liste. La liberté économique liée à l'exercice de l'activité joue un rôle important, tout comme la chance raisonnable que doivent avoir des candidats qui ne sont encore titulaires d'aucune autorisation d'en obtenir une. Enfin, l'autorisation ne constitue certes pas un droit acquis mais il devra être tenu compte du besoin de stabilité légitime des entreprises et chauffeurs qui sont déjà en activité. Ces considérations seront valables tant lorsqu'il s'agit d'attribuer une nouvelle autorisation suite à une cessation d'activité qu'au moment de l'examen du renouvellement à l'échéance de l'autorisation (cf. art. 12).

Le Conseil d'Etat propose également de soumettre le bénéfice de l'autorisation d'usage accru du domaine public au paiement d'une taxe annuelle. En application des articles 67, alinéa 2, lettre a, Cst-GE et 85A, alinéa 2, de la loi sur l'exercice des droits politiques (A 5 05; LEDP), l'institution de cette taxe est prévue par un projet de loi séparé (PL LTVTC-1), qui est également déposé ce jour et qui sera soumis au référendum facultatif facilité.

Article 12

Pour être conforme au droit fédéral, les permis conférant un droit d'usage accru du domaine public doivent être limités dans le temps¹⁰. Pour cette raison, la validité de l'autorisation est limitée à 6 ans. Cette durée permet aisément de tenir compte de l'amortissement du véhicule¹¹. L'autorisation est renouvelable sur requête, sur la base des critères qui seront définis par le règlement (cf. art. 11, al. 3).

Pour rappel, l'autorisation ne crée aucun droit acquis. Si les conditions ne sont plus remplies, l'autorité compétente constate la caducité ou révoque l'autorisation. Ainsi, la renonciation expresse ou par acte concluant suite au défaut de demande de renouvellement à l'échéance entraînent la caducité de l'autorisation. Il convient de ne pas permettre le blocage d'une autorisation par un titulaire qui n'en fait pas usage pendant de nombreux mois. Dans ce cas, elle devient caduque. Enfin, il ne serait pas cohérent de laisser la

¹⁰ Auer, op. cit., n. 70-73; Avis de la Commission de la concurrence du 22.02.2010, in Droit et politique de la concurrence 2011/2, 345, n. 26.

¹¹ Voir notamment le règlement sur les taux et catégories d'amortissement (D 1 05.03), qui prévoyait 5 ans pour l'amortissement des véhicules, abrogé le 23 juillet 2014 par le règlement sur la planification et la gestion financière des investissements (RPGFI; D 1 05.06); voir aussi la Notice A 1995 pour les entreprises commerciales de l'administration fédérale des contributions concernant les amortissements sur les valeurs immobilisées.

titularité d'une telle autorisation à l'entreprise qui a été sanctionnée pour n'avoir pas respecté les conditions minimales de travail et de prestations sociales en usage, conformément à l'article 45, alinéa 1, de la loi sur l'inspection et les relations du travail.

L'autorisation peut également être révoquée si les conditions de délivrance ne sont plus réalisées. Ce sera le cas si la carte professionnelle venait à être retirée. En outre, une sanction pénale ou une décision administrative ultérieures et incompatibles avec l'exercice de la profession peuvent conduire à la révocation de l'autorisation. Enfin, il y a lieu de rappeler que le paiement de la taxe annuelle, consacré par un projet de loi séparé (PL LTVTC-1) constitue une condition d'obtention de l'autorisation. La carence de paiement peut être un motif de révocation.

Cette décision de l'autorité est indépendante de toute faute et ne constitue pas une sanction, contrairement aux mesures administratives qui sont prévues à l'article 37.

Article 13

La loi fédérale sur le marché intérieur, du 6 octobre 1995 (LMI; RS 943.02)¹², règle la situation des offreurs externes, soit des offreurs de service de transports en provenance d'autres cantons. Il s'agit d'une loi-cadre qui définit les principes élémentaires d'un marché intérieur efficace, visant à éliminer les restrictions d'accès au marché mises en place par les cantons et les communes. Des restrictions au libre accès au marché peuvent être admises à titre exceptionnel, à condition que celles-ci s'appliquent de la même façon aux offreurs locaux, soient indispensables à la préservation d'intérêts publics prépondérants et respectent le principe de la proportionnalité (art. 2 et 3 LMI). Ces restrictions ne doivent pas constituer une barrière déguisée à l'accès au marché, destinée à favoriser des intérêts économiques locaux, ce qui serait contraire au principe de la liberté économique (art. 3, al. 3, LMI).

Fondée sur l'article 2 LMI, la Commission de la concurrence a émis une recommandation n° 15, du 27 février 2012, dont les termes sont notamment les suivants :

« Un service de taxi provenant d'une autre localité qui exerce légalement sa profession à son lieu de provenance, a le droit, dans les autres communes de Suisse de :

- déposer des clients et prendre en charge un nouveau client sur sa course de retour sur demande (prise en charge spontanée p.ex. par signe de la

¹² cf. FF 2005 p. 421 et ss.

main) dans la mesure où le lieu de destination du nouveau client se situe en dehors de la commune où a été pris en charge le client;

- transporter des clients sur commande (p.ex. par commande par téléphone ou internet ou par une centrale de taxis) au lieu de son choix.

Pour les autres formes d'activités, les communes peuvent demander en principe que les taxis venant d'autres localités (taxis non-locaux) détiennent une autorisation supplémentaire pour exploiter des taxis (chauffeurs de taxis ou licence d'exploitation d'entreprises de taxis). »

Il convient de préciser que la réglementation de la LMI est d'application directe et ne nécessite donc pas d'être reprise dans les législations cantonales. Afin d'assurer une certaine clarté, le présent article rappelle les principes évoqués par la Commission de la concurrence.

Le droit d'offrir des prestations pour une activité exercée légalement au lieu de provenance et la présomption d'équivalence des réglementations implique également la reconnaissance du permis, respectivement la mise en place d'une procédure pour cette reconnaissance (cf. art. 4 LMI). Etant donné que la reconnaissance découle directement de la loi, il ne saurait y avoir d'entrave financière sous forme d'émolument. En revanche, celui qui ne remplit pas toutes les conditions pour se prévaloir de cette reconnaissance, ne pourra pas se prévaloir de la gratuité pour d'éventuels examens complémentaires qu'il devrait passer.

Les règles découlant de la LMI n'ont pas pour conséquence de permettre à tout taxi extra-cantonal de bénéficier automatiquement de l'usage accru du domaine public. Si un tel privilège est revendiqué, il suppose l'obtention de l'autorisation correspondante, telle que prévue par la présente loi, dans la limite du contingentement. Les conditions fixées pour l'attribution (cf. art. 11) doivent tenir compte de ces offreurs externes potentiels et ne pas rendre illusoire toute possibilité d'obtenir une telle autorisation, au risque d'être en contradiction avec la LMI (cf. art. 2, al. 7 LMI). En termes pratiques, l'autorisation délivrée à l'offreur externe ne se matérialiserait pas sous forme de plaques d'immatriculation, puisqu'un véhicule ne peut être immatriculé dans plusieurs cantons simultanément, mais plutôt sous forme documentaire.

Article 14

L'existence d'offreurs étrangers est une réalité dans un canton tel que Genève. Le texte topique le plus important est l'Accord entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999

(ALCP; RS 0.142.112.681), qui vise notamment à faciliter la prestation de services sur le territoire des parties contractantes, en particulier à libéraliser la prestation de courte durée. Cette dernière notion comprend le détachement de travailleurs d'une entreprise domiciliée dans un des Etats de l'Union Européenne (ci-après : UE), en vue de fournir une prestation de services temporaires en Suisse et/ou l'exercice temporaire d'une activité indépendante sans établissement en Suisse. Sur cette base, les limitations qui peuvent être imposées aux taxis et autres transporteurs professionnels en provenance de l'UE ne doivent pas constituer des entraves déguisées ou être discriminatoires. Elles ne peuvent que correspondre aux conditions posées aux transporteurs genevois. L'ALCP est directement applicable, sans qu'il soit nécessaire de transcrire ses dispositions dans le droit cantonal. En outre, d'autres dispositions légales au niveau fédéral peuvent limiter la prestation de services en Suisse par des offreurs d'autres pays ou imposer des restrictions particulières, comme par exemple l'ordonnance sur l'introduction de la libre circulation des personnes (OLCP; RS 142.203) ou la loi fédérale sur les travailleurs détachés (LDét; RS 823.20). Il convient ici de rappeler également 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 (LPPS; RS 935.01) et son ordonnance d'application (OPPS ; RS 935.011).

Article 15

Cet article doit permettre une plus grande flexibilité dans l'utilisation des voitures par les transporteurs professionnels. Il convient de ne pas limiter l'usage d'une voiture au seul titulaire de l'autorisation, respectivement au seul titulaire des plaques d'immatriculation. En effet, le détenteur du véhicule a un intérêt à ce qu'il puisse être utilisé au mieux de ses capacités. En période de repos ou de vacances du détenteur, un autre chauffeur pourrait l'utiliser. Plusieurs détenteurs chauffeurs autorisés à exercer pourraient décider de s'associer, sans créer de société commerciale, pour l'achat d'une voiture et partager son usage.

Il est nécessaire toutefois que le véhicule réponde aux exigences de la catégorie dans laquelle il est utilisé. Ainsi, un taxi qui comporte les marques distinctives ne peut pas fonctionner comme VTC. Un chauffeur de VTC, qui disposerait également de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, ne pourrait pas déployer l'activité de taxi sans faire usage d'un véhicule immatriculé et équipé comme tel.

Le projet prend le parti de permettre la mixité des activités. De cette manière, la concurrence est stimulée. En outre, cela permet de respecter au

plus près le droit fondamental qu'est la liberté économique. Il ne doit cependant y avoir aucune confusion pour les usagers. Tout d'abord, même si cela paraît évident, il est inconcevable qu'un client qui appelle pour avoir un taxi le menant à l'aéroport se retrouve avec un chauffeur de VTC. Il s'agit là manifestement d'une tromperie, qui sera sanctionnée par une amende. D'autre part, il ne faut pas qu'au travers du nom, du numéro d'appel ou de l'agencement de l'application informatique le client puisse être trompé et être amené à sélectionner malgré lui le service le plus onéreux. Cette notion de confusion pour les clients est un concept juridique indéterminé, qui a un cadre, mais qui est d'application souple au cas par cas. Il est connu de manière similaire en droit des marques (cf. p. ex. art. 3 de la loi fédérale sur la protection des marques et des indications de provenance [RS 232.11; LPM]), en droit de la concurrence (p. ex. art. 3, al. 1, lettre d, de la loi fédérale contre la concurrence déloyale [RS 241; LCD]) et dans le domaine des raisons de commerce (p. ex. art. 951, al. 2, du code des obligations [RS 220; CO]).

Article 16

Cet article impose une obligation formelle d'annoncer les changements de situation qui pourraient affecter la carte professionnelle ou l'autorisation délivrée.

Article 17

En substance, le présent article reprend les principes contenus dans les dispositions légales actuelles de la LTaxis. Ces obligations concernent tous les transporteurs, VTC et taxis.

L'exigence de courtoisie et d'attitude est liée à l'image générale des services professionnels de transport de personnes. Il s'agit davantage d'un postulat que d'une obligation déductible en justice. Il appartient essentiellement aux diffuseurs de courses et aux entreprises de transport d'enjoindre leurs chauffeurs à adopter un code de conduite et à les remettre à l'ordre si des plaintes de la clientèle leur parviennent. Dans les cas graves, notamment en cas d'injures ou de bagarres, indépendamment de suites pénales, les services compétents du département peuvent prononcer une sanction fondée sur la présente loi. Le but est d'inciter les acteurs du transport professionnel à respecter leurs obligations et à fournir des prestations de qualité aux passagers. Il n'incombe néanmoins pas à l'Etat d'évaluer les prestations. Les acteurs privés du marché sont libres de mettre en place, sous la forme qui leur convient des moyens de maintenir des standards de qualité, soit en faisant appel aux commentaires des usagers soit en opérant des

auto-contrôles internes. Peu à peu, par le jeu de la concurrence, les mesures prises par tel ou tel fournisseur pour conquérir la clientèle par la qualité du service vont faire des émules auprès de concurrents, augmentant ainsi le niveau global de la qualité des prestations.

Il importe que la carte professionnelle du chauffeur soit visible de la clientèle, ce qui lui permet de s'assurer qu'elle a affaire à un chauffeur autorisé. En outre, le chauffeur doit être en tout temps en mesure de présenter sa carte lors d'un contrôle, ceci pour éviter à l'autorité de devoir faire des recherches complémentaires, qui seront au demeurant peut-être impossibles en dehors des heures de service de l'administration. En outre, un contrôle rapide, par l'affichage de la carte, permet d'éviter que les passagers ne soient inutilement retardés.

La disposition rappelle que l'immatriculation du véhicule utilisé doit être en adéquation avec le service délivré. Si l'activité de chauffeur de taxi n'exclut pas celle de chauffeur de VTC, elle ne doit pas résulter en une tromperie de l'usager (cf. aussi art. 15, al. 2). Il faut notamment éviter que le chauffeur de taxi ne mette devant le fait accompli le client qui a commandé un taxi en lui imposant un voyage en VTC, répondant à d'autres critères de tarifs, en retirant rapidement la bonbonne et la marque distinctive sur la carrosserie de la voiture. L'exigence de la plaque d'immatriculation correspondante compliquera une éventuelle velléité dans ce sens. Il faut éviter également que, fort de sa plaque de taxi, le chauffeur opérant comme VTC ne fasse un usage accru du domaine public.

L'alinéa 4 rappelle certaines obligations de base. Celle liée à l'assurance responsabilité civile couvrant le véhicule est importante dans un système où la loi autorise l'usage d'un véhicule par d'autres chauffeurs que le détenteur. Ce dernier est en effet dans l'obligation d'assurer correctement sa voiture au cas où il la met à disposition de tiers, respectivement de s'enquérir auprès de l'assureur que les courses commerciales opérées par des tiers sont aussi couvertes. Le service compétent peut demander au détenteur de produire toutes preuves utiles à cet égard.

Article 18

Le projet maintient le principe de la fixation des tarifs des taxis par le Conseil d'Etat, comme c'est le cas actuellement dans la LTaxis, et prévu par la LTSP. Il se limite à prévoir les montants maximaux. Les acteurs du marché sont par conséquent totalement libres, pour faire marcher la concurrence, de fixer des prix inférieurs. Il n'est en revanche pas autorisé aux taxis de fixer des montants forfaitaires pour les courses, la seule exception étant les trajets hors des frontières cantonales (cf. al. 3).

Usuellement, la comptabilisation du prix de la course s'effectue par le truchement d'un compteur horokilométrique. Il faut néanmoins tenir compte des évolutions technologiques liées en particulier à la géolocalisation, qui peuvent permettre de calculer en temps réel le prix de la course par une application informatique. Le Conseil d'Etat fixe par voie réglementaire les modalités de calcul et prévoit plus précisément les dispositifs qui sont admis, en fonction des avancées technologiques. Afin d'éviter les fraudes, il est prévu que tous les dispositifs doivent pouvoir être inspectés par l'autorité. L'intérêt public à la protection des consommateurs commande que, quel que soit le système utilisé, il doit être en tout temps visible du client. Il ne doit en effet pas se retrouver devant le fait accompli du chauffeur qui sort par exemple son smartphone sur lequel il affiche un montant à la fin de la course.

Lorsque plusieurs chauffeurs sont rattachés au même diffuseur de courses, il est primordial pour la protection du consommateur qu'ils pratiquent tous le même tarif. Il n'est pas concevable que deux clients faisant appel à la même compagnie paient, pour le même trajet, des prix différents en fonction du hasard du chauffeur qui leur est attribué. Pour permettre aux entreprises et aux diffuseurs de se diversifier, il convient de préciser que l'identité du tarif est tributaire de l'identité du service. Ainsi, l'offreur pourrait par exemple, sans toutefois tromper le client, avoir un service de taxi de base, à un tarif kilométrique de 1,20 F, et un autre service de taxi avec des voitures plus luxueuses et une boisson offerte, à un tarif kilométrique de 1,80 F, tant que le tarif maximal n'est pas dépassé bien entendu.

Le prix des courses des VTC n'est pas soumis au tarif fixé par le Conseil d'Etat, mais fixé par entente préalable. L'application pratique est libre : le prix peut être convenu par exemple à l'heure, à la demi-journée, selon un forfait usuel pour le trajet ou encore même au kilomètre. Les chauffeurs de VTC qui souhaitent faire usage d'un dispositif de mesure comme un taximètre ou une application fonctionnant sur la base de la technologie GPS sont libres de le faire. Si ce dispositif calcule le prix au fur et à mesure, on ne saurait admettre que le prix a été convenu d'avance, car le client n'est pas en mesure de connaître le montant final. Dans ce cas, il se justifie d'éviter les abus en prévoyant que le tarif maximal, tel que fixé pour les taxis, ne doit pas être dépassé.

Article 19

Alors que toute personne et tout automobiliste peut, dans le respect de la loi, prétendre à l'usage commun du domaine public, les taxis bénéficient du privilège d'un usage accru. Il est justifié par leur besoin de pouvoir disposer d'endroits prévus pour stationner facilement sur le domaine public, afin

d'attendre et prendre en charge des clients, ainsi que par le besoin de pouvoir circuler plus aisément en utilisant, là où cela est possible, les voies des transports publics et certaines rues en principe interdites à la circulation. De manière générale, l'usage accru est soumis à autorisation, ce que la loi prévoit expressément (cf. art. 12 et 13 de la loi genevoise sur le domaine public [LDPu; L 1 05]). En l'espèce, cette faculté accordée aux taxis est matérialisée par les plaques qui leur sont attribuées, apposées sur un véhicule adapté. Les endroits où peuvent circuler les taxis sont décrits de façon exhaustive à l'alinéa 1. Cette faculté est accordée dans le but d'assurer un service plus rapide. Ainsi, seul un taxi transportant des passagers peut circuler aux endroits spécifiés.

Par rapport aux autres transporteurs, les taxis bénéficient d'un privilège supplémentaire, soit celui de pouvoir prendre en charge des clients s'ils sont hélés, c'est-à-dire appelés d'un signe de la main. Cette faculté n'est pas accordée aux chauffeurs de VTC (cf. art. 22, al. 2).

Le projet de loi prévoit en revanche que le taxi ne peut pas circuler sans but pour chercher des clients au hasard. C'est l'interdiction de ce qui est communément, mais improprement, appelé la maraude. Il est compréhensible qu'une telle façon de faire puisse parfois être économiquement intéressante. Néanmoins, il se justifie de l'éviter. Tout d'abord, des considérations écologiques et de fluidité du trafic commandent de limiter l'encombrement inutile de la voie publique par des voitures qui errent à la recherche de clients. D'autre part, on imagine sans peine que les taxis qui attendent à une station ou qui attendent de recevoir les appels de leur centrale goûteront peu de voir des confrères tourner devant eux et leur ravir des clients potentiels. C'est là une source de conflits qui peuvent vite dégénérer. Cet inconvénient de l'interdiction de la maraude est tout de même largement compensé par la possibilité d'être hélé.

Article 20

Les exigences relatives à l'équipement du véhicule ont essentiellement pour but de protéger le consommateur en évitant des fraudes.

Dans la mesure où les courses de taxis sont soumises à un tarif et sont calculées au moyen d'un dispositif adapté, il convient de s'assurer que les taxis en disposent.

L'enseigne lumineuse « Taxi » est spécifique aux taxis, ce qui permet au public d'identifier les voitures bénéficiant d'un usage accru du domaine public, soit celles qui ont certains privilèges pour s'arrêter et pour circuler. L'enseigne permet en outre aux personnes qui ont besoin d'un taxi de les

repérer facilement, respectivement de les héler. Le logo officiel rejoint les mêmes considérations.

L'équipement d'un système de paiement par carte bancaire est le corollaire de l'obligation postulée à l'article 21 d'accepter les moyens de paiement usuels. Imposer cet équipement de base permet de concrétiser ladite obligation, qui aurait autrement davantage de risques de rester lettre morte.

Le dispositif pour l'établissement de quittances fait écho à l'obligation d'en délivrer, prévue par l'article 21.

Article 21

La loi rappelle que l'enseigne « Taxi » est l'apanage exclusif des voitures exerçant dans cette catégorie, à l'exclusion des VTC.

Les privilèges dont bénéficient les exploitants de taxis doivent avoir pour corollaire que le service soit effectif. Il n'est pas admissible qu'un chauffeur refuse une course parce qu'il ne souhaite pas se rendre à tel endroit, parce que le trajet est trop court à son goût ou encore pour des motifs purement personnels. Il est tenu d'accepter les courses et les cas dans lesquels il est possible d'admettre un refus doivent être clairement circonscrits, ce qui sera fait par voie réglementaire. On peut penser à une course hors du territoire cantonal, à un client menaçant, en état d'ébriété manifeste, ou encore dont les l'état de propreté des vêtements, par exemple maculés de graisse ou de boue, est susceptible de salir sérieusement ou irrémédiablement les sièges du taxi.

L'obligation d'accepter la rémunération des courses via des espèces, des cartes de crédit et de débit constitue un standard de qualité.

A l'instar de la majorité des transactions commerciales, il se justifie d'attendre des chauffeurs de taxis qu'ils délivrent une quittance au client. Cela permet au client d'avoir la preuve de la transaction. En outre, le double de la quittance, conservé par le chauffeur, a pour vocation de servir de justificatif en cas de contrôle de l'autorité, que ce soit dans le cadre de l'application de la loi ou pour l'établissement de l'ampleur de l'activité dans le cadre fiscal.

Article 22

Les VTC effectuent uniquement des courses commandées d'avance, peu importe le canal de réservation. Les chauffeurs ne peuvent ainsi pas attendre à des emplacements particuliers la venue d'éventuels clients, qui les choisiraient au hasard. Contrairement aux taxis, les VTC ne peuvent pas être hélées. De toute manière, une partie de ces offreurs n'auront pas de signes distinctifs particuliers permettant aux clients de les identifier au passage. Il convient néanmoins de ne pas provoquer des situations dans lesquelles, dans

une zone fréquentée, un chauffeur de VTC serait à l'affût de personnes qui cherchent à héler un taxi dans la rue et se présenterait à la place du taxi. Cette restriction est nuancée par la faculté de prendre des courses au passage pour autant que la commande ait été relayée par le diffuseur.

Contrairement aux taxis, les VTC ne peuvent par principe pas se prévaloir d'un droit d'usage accru du domaine public. Ils ne peuvent ainsi pas circuler sur les voies réservées aux transports publics ou dans des zones désignées « Taxis » ou « Taxis exceptés ».

Certaines situations peuvent justifier exceptionnellement que les VTC soient admis à faire usage de certains tronçons routiers sur lesquels ils ne seraient pas autorisés à circuler en temps normal ou de certaines zones de stationnement. Cela peut être le cas lors d'événements ou de manifestations d'envergure entraînant un fort accroissement de la demande de voitures. De telles dérogations resteront exceptionnelles et seront limitées à ces situations.

S'il existe un besoin particulier, en tenant compte de tous les intérêts publics et privés en présence et de la capacité du domaine public, le Conseil d'Etat pourrait également permettre, de façon plus pérenne, aux VTC l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte, ou à des emplacements pour déposer et prendre en charge des clients qui les ont préalablement commandées.

Article 23

Les numéros d'immatriculation spécialement dédiés aux VTC permettront aux agents désignés par les autorités compétentes d'identifier aisément ces véhicules, qui n'auront pas nécessairement d'autres marques distinctives, et de vérifier par conséquent si les exigences légales sont respectées. Pour le surplus, les véhicules ne doivent pas créer de confusion pour les usagers. Ainsi, ils ne doivent pas comporter d'inscription ou d'enseigne lumineuse qui pourraient amener à les confondre avec des taxis.

Au moment de la délivrance de la carte professionnelle, l'autorité procède à une vérification concernant les antécédents en termes de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession (cf. art. 5). La sécurité du public est au cœur de cette exigence. La situation telle qu'elle existe lors de la remise de la carte professionnelle peut être différente de celle au moment où le chauffeur débute effectivement son activité. Il est par conséquent nécessaire de procéder à une actualisation. Il y a un intérêt public manifeste à ce que le chauffeur de VTC ne soit pas un contrevenant régulier à la loi. Le Conseil d'Etat définira les condamnations et

décisions pertinentes, qui seront en principe les mêmes que celles prévues pour l'article 5.

Par principe, les VTC ne sont pas soumises à un *numerus clausus*. Néanmoins, il peut s'avérer nécessaire, pour des motifs de police – dont les conditions sont très restrictives – tendant au maintien de l'ordre public, de limiter provisoirement le nombre de nouveaux véhicules admis à offrir ce service. Une telle limitation se justifierait par exemple si le nombre de VTC se développait de façon exponentielle de telle sorte que ces offreurs saturent le réseau routier ou en viennent à utiliser le domaine public de façon accrue, notamment pour le stationnement des voitures.

Article 24

Les exploitants de VTC, qu'ils exercent l'activité eux-mêmes comme indépendants ou en qualité de dirigeants d'entreprise, doivent accepter les moyens de paiement usuels. Dans la mesure où les courses sont commandées d'avance, il convient de laisser la souplesse d'exiger du client une garantie par prépaiement, qui interviendra en principe par voie électronique, ou par engagement de la carte de crédit. La protection du consommateur et la traçabilité des activités des VTC justifient que des quittances soient émises pour les montants reçus, et les doubles conservés par les transporteurs.

Article 25

Cette disposition a pour fondement la nécessité de responsabiliser l'entrepreneur qui met à disposition ses véhicules. Il est attendu de lui qu'il prenne toutes mesures utiles pour vérifier que les chauffeurs respectent les obligations imposées. Il est libre de déterminer par quel biais il veut atteindre ce but, que ce soit par des contrôles inopinés, par des retours des clients, par un système au moyen duquel le chauffeur saisit les données utiles. S'il omet de se préoccuper de l'activité de ses chauffeurs, il expose sa responsabilité et peut être sanctionné par une amende sur la base de la présente loi (cf. art. 38), indépendamment de la sanction qui peut être infligée au chauffeur.

Le reste de la disposition rappelle les principes de base concernant la protection sociale des employés.

Article 26

L'exploitant d'un service de transport de personnes sous la forme d'une entreprise ne doit pas avoir pour conséquence de permettre à des chauffeurs de se soustraire à leurs obligations. Les entreprises doivent également être responsabilisées par rapport aux personnes qu'elles emploient. Pour cette

raison, la tenue d'un registre, dont le Conseil d'Etat définit les rubriques, apparaît primordiale. Il est important que l'autorité puisse identifier aisément les chauffeurs qui travaillent pour l'entreprise ainsi que les voitures utilisées et les indications utiles à leur sujet. L'entreprise est libre de décider de la forme du registre, en particulier s'il est tenu informatiquement, la seule contrainte étant que le service compétent puisse obtenir les informations dans un format aisément lisible. Elles doivent pouvoir être fournies en tout temps, et étayées le cas échéant, à la demande de l'administration.

Article 27

Il est important que le diffuseur de courses ne cautionne pas par sa négligence l'exercice illégal de la profession de chauffeur. Il lui est fait interdiction d'attribuer des courses à des chauffeurs qui ne sont pas en droit d'exercer.

Il lui incombe dès lors de procéder à certaines vérifications. Il devra en particulier s'assurer que le chauffeur auquel il confie une course dispose des autorisations nécessaires pour exercer et qu'il ne soit pas sous le coup d'une mesure de suspension de sa carte professionnelle. Il le fera en invitant le chauffeur à lui fournir copie de son permis de conduire et de sa carte professionnelle. Il s'assurera auprès de l'autorité compétente que le chauffeur n'est pas sous le coup d'une mesure. Enfin, le diffuseur doit contrôler, dans une mesure qu'on peut raisonnablement exiger de lui, que le chauffeur avec lequel il collabore utilise un véhicule équipé conformément à la catégorie concernée et qu'il est assuré. Si le diffuseur a négligé d'opérer ces contrôles et viole l'article 27, il s'expose au prononcé d'une amende.

Ces vérifications sont à mettre en lien avec la tenue obligatoire d'un registre (cf. art. 30).

Article 28

A l'instar des autres entreprises de la branche, les diffuseurs de courses doivent respecter les dispositions de protection sociale et les conditions de travail en usage dans le secteur d'activité. Il s'agit ici d'un rappel, la législation topique étant déterminante.

Article 29

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 de taxis 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.

Si un diffuseur de courses décide d'exploiter différents types de services, il ne doit y avoir aucune confusion pour les usagers. Tout d'abord, même si cela paraît évident, il est inconcevable qu'un client qui appelle pour avoir un taxi le menant à l'aéroport se retrouve avec un chauffeur VTC. Il s'agit là manifestement d'une tromperie, qui sera sanctionnée par une amende. D'autre part, il ne faut pas qu'au travers du nom, du numéro d'appel ou de l'agencement de l'application informatique le client puisse être trompé et être amené à sélectionner malgré lui le service le plus onéreux. Cette notion de confusion pour les clients est un concept juridique indéterminé, qui a un cadre, mais qui est d'application souple au cas par cas. Il est connu de manière similaire en droit des marques, en droit de la concurrence et dans le domaine des raisons de commerce (cf. commentaire ad art. 15). Ce sont les mêmes principes de base qui sont déterminants.

Article 30

Le projet impose aux diffuseurs de courses la tenue d'un registre qui contient les informations relatives aux chauffeurs avec lesquels ils collaborent, ainsi que les véhicules dont ceux-ci font usage. Cette obligation doit être mise en lien notamment avec l'interdiction qui leur est faite d'attribuer des courses à des chauffeurs non professionnels ou avec des véhicules non conformes. Ce registre permet à l'autorité de vérifier quels sont les chauffeurs qui collaborent avec le diffuseur, permettant ainsi de détecter d'éventuelles fraudes, en particulier de chauffeurs faisant l'objet d'une mesure de suspension de leur carte professionnelle, qui auraient omis d'en faire part au diffuseur de course, respectivement dont ce dernier n'aurait pas eu connaissance lors d'une vérification régulière.

Le diffuseur de courses est libre de décider de la forme du registre, en particulier s'il est tenu informatiquement, la seule contrainte étant que le service compétent puisse obtenir les informations dans un format aisément lisible.

Article 31

L'Aéroport international de Genève (AIG) est un établissement public autonome et fait partie de l'administration décentralisée (art. 1 de la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993; LAIG; H 3 25). Selon l'article 4 LAIG, les bâtiments, installations et aménagements extérieurs compris dans le périmètre aéroportuaire sont la propriété de l'AIG.

Actuellement, les taxis de service public disposent d'une zone de prise en charge qui leur est réservée à l'aéroport, aux abords du bâtiment principal. Les limousines, commandées préalablement, ont un petit emplacement situé un peu plus loin, en extrême bordure de la zone des taxis. Dans un souci d'efficacité opérationnelle, il se justifie de déléguer à l'AIG la compétence de gérer l'accès à son périmètre. Il ne saurait le faire de manière entièrement libre et doit veiller au respect, en sa qualité d'entité administrative décentralisée, des principes fondamentaux de l'ordre juridique, notamment l'interdiction de l'arbitraire, l'égalité de traitement et la garantie de la liberté économique.

Dans la mesure où les dispositions édictées sur délégation législative le sont par le Conseil d'Etat, il a paru important que cette délégation à l'AIG, qui n'a pas les mêmes compétences que l'exécutif, fixe le cadre de la façon la plus précise possible.

A l'instar de ce qui prévaut déjà dans la situation actuelle, l'AIG pourra définir deux zones, l'une pour les taxis et l'autre pour les VTC. Dans les deux cas, il peut prélever une taxe d'accès qui va servir à financer l'aménagement, la gestion et la surveillance. Il s'agit là d'un émolument qui devra respecter les principes d'équivalence et de couverture des coûts. Pour garantir leur bon fonctionnement et la fluidité de l'utilisation, l'AIG peut être amené à procéder à certains aménagements (portiques, badges, vidéosurveillance, etc.) et à prévoir la présence d'un agent de sécurité.

La station des taxis qui sont à disposition du public, et dans une moindre mesure la zone de stationnement des chauffeurs de VTC qui attendent leurs clients qui les ont commandés préalablement, représentent la première image de Genève pour les visiteurs. Il se justifie dès lors que l'AIG puisse exclure des chauffeurs qui créent du désordre dans ces zones spécifiques. Par ailleurs, dans une optique de cohérence, on ne saurait tolérer qu'un chauffeur de taxi ou de VTC sous le coup d'une sanction administrative qui l'empêche d'exercer son activité soit autorisé à accéder aux zones dédiées.

Article 32

Un émolument constitue la contrepartie de la fourniture d'un service par l'Etat (émolument administratif) ou de l'utilisation d'une infrastructure publique (émolument d'utilisation)¹³. Il est normal que l'administré qui est soumis à la présente loi se voie facturer les prestations qu'il demande. Il en va d'une bonne gestion des activités étatiques.

Le Conseil d'Etat veillera à respecter les principes de couverture de frais et d'équivalence en fixant le montant des émoluments. Selon le principe de la couverture des frais, le produit global des contributions ne doit pas dépasser, ou seulement de façon minimale, l'ensemble des coûts engendrés par la prestation concernée de l'administration. Selon le principe d'équivalence, le montant de chaque émolument doit être en rapport avec la valeur objective de la prestation fournie et rester dans des limites raisonnables¹⁴. Le règlement déterminera notamment à quel moment l'émolument sera dû, soit avant ou après la prestation.

Article 33

Cet article s'inscrit dans le titre relatif aux mesures et sanctions. Outre la compétence générale du département, il constitue la base légale permettant à l'autorité cantonale compétente d'aviser les autorités du lieu de provenance d'un offreur externe ayant commis une infraction.

Cet article permet la communication d'informations au niveau intercantonal, avec pour conséquence que l'autorité cantonale genevoise pourrait écarter du marché genevois un offreur externe qui ne respecte pas la réglementation qui lui est applicable. Avisée de la commission d'une infraction, l'autorité du lieu de provenance peut prononcer une sanction à l'égard de l'offreur externe, qui implique potentiellement l'impossibilité pour lui d'exercer à Genève en se prévalant de la LMI.

Article 34

L'efficacité de la mise en œuvre de la loi dépend notamment d'un contrôle effectif par l'autorité administrative, qui appliquera les sanctions prévues si les conditions en sont réunies. A défaut, certaines obligations pourraient rester lettre morte. Afin que l'autorité puisse mener à bien sa mission, il est nécessaire que les sujets de la loi soient tenus de collaborer lors des contrôles.

¹³ cf. ATF 135 I 130, consid. 2; Tanquerel, Manuel de droit administratif, p. 79, n^{os} 241 et 242.

¹⁴ Arrêt du Tribunal fédéral du 13 février 2015, 2C_580/2014, consid. 3.2 et ATF 135 I 130, consid. 2 et Tanquerel, op. cit., p. 83-84, nos 254-256.

Une disposition expresse dans ce sens permet d'éviter toute équivoque et contestation.

Article 35

Cet article pose le principe de la compétence des agents de la force publique et de ceux qui sont chargés de veiller à l'application de la loi pour établir des constats et faire cesser les actes illicites.

La disposition ne constitue pas une base légale suffisante pour envisager des mesures coercitives qui ne seraient pas prévues par la loi. La formule « *les dispositions nécessaires pour faire cesser les actes illicites* » doit être comprise comme englobant essentiellement les mesures prévues par la loi (cf. art. 36) et celles qui peuvent découler de la législation routière.

Article 36

En termes d'intervention efficace et cohérente, il est important que les agents chargés de l'application de la loi puissent interrompre une course qui ne répond pas aux exigences légales, qu'il s'agisse d'une voiture non conforme, de l'absence d'autorisation d'usage accru du domaine public pour exercer comme taxi ou encore de l'absence de carte professionnelle du chauffeur. Il serait en effet contraire à l'ordre public de laisser le chauffeur continuer sa route dans l'illégalité. Il s'agit néanmoins d'une faculté de l'autorité et non d'une obligation systématique. Ainsi, il est possible de s'adapter en fonction des situations, eu égard à la gravité de la violation et aux inconvénients posés aux clients qui se trouvent dans le véhicule. Il ne se justifie pas nécessairement d'interrompre la course d'un chauffeur qui n'a pas de signe distinctif sur le véhicule et qui se trouve en périphérie de la ville. Inversement, il ne fait aucun doute que le chauffeur qui est sous le coup d'une mesure de suspension ne pourra pas continuer sa course. Le risque de voir la course interrompue constitue un outil relativement dissuasif.

L'activité du diffuseur de courses n'est pas soumise à l'obtention d'une autorisation. S'il viole ses obligations, il pourra être sanctionné par amende. Cependant, il peut se justifier d'intervenir de façon plus dissuasive et avec un effet immédiat. Pour cette raison, le projet permet au département de faire interdiction au diffuseur de courses d'exercer son activité s'il la déploie en violation de ses obligations légales. En outre, l'autorité ou le fonctionnaire qui signifie l'interdiction peut le faire sous la menace des sanctions prévues par l'article 292 du code pénal réprimant l'insoumission à une décision de l'autorité. Ainsi, celui qui ferait fi de l'interdiction pourrait être sanctionné pénalement sur dénonciation au Ministère public.

Ces mesures sont indépendantes des sanctions sous forme de retrait de carte professionnelle ou d'autorisation, respectivement d'amende, qui protègent d'autres intérêts juridiques.

Article 37

Les articles 46 et suivants LTaxis, tout comme les articles 31 et suivants LTSP, prévoient un système de sanctions administratives, allant de la suspension au retrait de l'autorisation, respectivement de la carte professionnelle. Ces mesures administratives sont indispensables à la bonne application de la loi. D'une part, la suspension, voire le retrait, des autorisations permettant d'exercer sont souvent plus dissuasives qu'une amende. En outre, la protection du public commande parfois d'interdire, à tout le moins provisoirement, au transporteur d'offrir ses services.

Ces mesures sont indépendantes de l'amende qui peut être prononcée (art. 38). Elles sont formulées de façon potestative, l'autorité disposant du pouvoir d'appréciation pour déterminer si la sanction s'impose ou non. Il appartiendra à l'autorité d'établir sa pratique.

Le retrait de la carte professionnelle est bien entendu la mesure la plus grave puisqu'elle empêche l'intéressé d'exercer son activité, sous quelque forme que ce soit. L'exploitant d'une entreprise de transport ou le diffuseur de courses ne pourra pas non plus collaborer avec lui. Le chauffeur ne pourra par ailleurs pas présenter une nouvelle demande avant 2 ans dès la décision définitive et exécutoire. La suspension de la carte est un peu moins incisive compte tenu de son caractère temporaire. Pour les taxis, l'autorité peut également opter pour la suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public. Les conséquences sont un peu moins lourdes puisque le chauffeur concerné ne peut seulement plus exercer en qualité de taxi, respectivement l'entreprise dispose d'un véhicule en moins.

Pour ce qui est de la mesure visant l'autorisation d'usage accru du domaine public, elle implique bien entendu le dépôt des plaques minéralogiques, ceci afin d'éviter toute fraude.

Le choix de la sanction et la quotité seront fonction de la gravité de la violation reprochée et des antécédents. Il appartiendra à l'autorité d'établir sa pratique.

Afin de garantir une certaine égalité de traitement et de prévoir des sanctions suffisamment dissuasives en cas de récidive, le projet fixe des peines minimales si dans les 3 ans qui précèdent le manquement, l'intéressé a déjà fait l'objet d'une mesure, respectivement de plusieurs mesures. Ces seuils

sont des peines minimales, qui peuvent être plus sévères en fonction des circonstances.

Afin de ne pas vider de son objet un retrait de la carte professionnelle, il se justifie d'empêcher une nouvelle demande de carte dans un délai de 2 ans suivant l'entrée en force de la décision de retrait.

Article 38

En cas de violation de la loi ou de ses dispositions d'application, cette disposition pénale oblige l'autorité compétente à infliger une amende, indépendamment du prononcé d'une mesure ou d'une sanction administrative. La quotité varie de 200 F à 20 000 F. Elle est fixée, comme la sanction administrative, notamment en fonction de la gravité de la faute et des antécédents. En outre, partant de la prémisse que le non-respect de la loi est souvent motivé par la volonté d'éviter des dépenses ou celle d'obtenir des gains, qui ne seraient pas obtenus si la loi était respectée, il conviendra en outre de tenir compte de ces économies ou gains réalisés grâce au comportement incriminé. Il ne faut pas tolérer par exemple que le chauffeur qui gagne 2 000 F grâce à des courses sans autorisation, soit puni d'une simple amende de 500 F. A défaut, le rapport entre le gain et la perte générée par l'amende devient intéressant pour le chauffeur concerné.

Afin de garantir une certaine égalité de traitement et de prévoir des sanctions suffisamment dissuasives en cas de récidive, le projet fixe des peines minimales si, dans les 3 ans qui précèdent le manquement, l'intéressé a déjà fait l'objet d'une amende, respectivement de plusieurs amendes. Ces seuils sont des peines minimales, qui peuvent être plus sévères en fonction des circonstances.

A l'instar du droit pénal, la responsabilité des actes vise les personnes physiques en premier lieu. Toutefois, si cette personne ne peut être déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise, cela ne doit pas être un motif d'impunité. L'entreprise sera sanctionnée. Pour tenir compte du fait qu'une entreprise peut avoir une surface financière plus importante qu'un individu, un seuil inférieur de 1 000 F a été fixé, et le plafond relevé à 200 000 F.

Si les violations commises ont permis de réaliser indûment un chiffre d'affaires, l'amende doit correspondre à ce montant, afin de décourager ce genre de comportements.

Lorsque ce gain est obtenu dans le cadre d'une personne morale, l'avoir accumulé indûment appartient juridiquement à l'entreprise et non à la personne physique. On ne saurait tolérer qu'il reste en mains de l'entreprise au

motif que la personne physique est identifiable. Ainsi, tant la personne physique que l'entreprise seront sanctionnées, la quotité de l'amende n'étant bien entendu pas fixée selon le gain pour l'individu, mais uniquement pour l'entreprise. Lorsqu'il est question de gains réalisés par une entreprise, la limite de 200 000 F pourrait se révéler parfois trop basse, ce qui justifie qu'elle ne soit pas applicable. La même considération vaut pour le plafond de 20 000 F de l'alinéa 1.

Articles 39 à 41

Ces dispositions finales n'appellent aucun commentaire particulier.

Article 42

Cette disposition transitoire postule l'équivalence des cartes professionnelles de la LTaxis et de la nouvelle loi. La carte professionnelle de chauffeur de taxi donne ainsi droit à la carte professionnelle de chauffeur de la présente loi, avec la mention chauffeur de taxi. Le chauffeur de limousine, qui n'a pas passé l'examen de chauffeur de taxi, obtient une carte professionnelle lui permettant uniquement d'exercer comme chauffeur de VTC.

Conformément au système proposé, le chauffeur qui emploie un autre chauffeur doit être considéré comme dirigeant d'entreprise, quelle que soit la forme juridique, c'est-à-dire qu'il s'agisse d'une société dite commerciale ou non. Il doit donc, dans un délai de 6 mois, s'annoncer auprès de l'autorité compétente (art. 8), se conformer aux obligations découlant du droit du travail (art. 25) et mettre en place un registre (art. 26).

Article 43

La carte professionnelle de dirigeant d'entreprise ne constitue plus une condition pour l'exercice de cette activité. En outre, la délivrance d'une autorisation n'est plus d'actualité. Pour cette raison, il n'y a pas lieu de prévoir une conversion de la carte professionnelle ni de l'autorisation. En revanche, l'existence de l'autorisation, qui implique celle de la carte professionnelle au demeurant, doit valoir annonce de l'activité au sens de l'article 8. Exiger une annonce formelle serait empreint de formalisme excessif.

Article 44

Cette disposition transitoire tient compte du fait que les diffuseurs de courses ne sont pas soumis à autorisation, mais à un devoir d'annonce. Ainsi, les centrales d'ordres de courses autorisées conformément à la loi sur les

taxis, qui entrent alors dans la catégorie des diffuseurs de courses, sont présumées avoir rempli leur devoir d'annonce, conformément à l'article 9. Leur demander de s'annoncer conformément à la nouvelle loi constituerait du formalisme excessif.

Article 45

La notion de permis de service public n'existe plus dans la présente loi. En revanche, le nombre de taxis, soit de véhicules bénéficiant d'un droit d'usage accru du domaine public, est limité. De ce point de vue, quel que soit la terminologie utilisée, il s'agit de la limitation du même objet, qui vise le même but. Il convient de prévoir un régime transitoire de conversion des permis de service public. Pour les motifs évoqués, il va de soi que les taxis de service public au sens de la LTaxis doivent être considérés comme des taxis au sens du présent projet. Les titulaires d'une immatriculation de voiture de taxis de service public la conservent.

Le présent projet a pris le parti d'intégrer les taxis de service privé de la LTaxis à la catégorie des taxis de service public. Ils peuvent prétendre obtenir l'autorisation nécessaire pour exercer comme taxis, à certaines conditions. Le requérant doit être titulaire d'une autorisation délivrée avant le 1^{er} juin 2015. La fixation d'une telle date butoir, qui correspond à la période à laquelle la préparation du présent projet a été rendue publique, est nécessaire pour éviter que de nombreuses personnes ne soient tentées d'obtenir rapidement les autorisations pour exercer comme taxi de service privé et ainsi se garantir une place comme taxi dans le nouveau système. Une telle situation n'est pas souhaitable car elle signifierait le risque d'un afflux de nouveaux taxis, augmentant la charge de l'usage accru du domaine public. Une seconde condition pour obtenir le droit d'exercer comme taxi est celle d'exercer effectivement son métier au moment de la conversion. Enfin, la conversion suppose une requête du chauffeur intéressé. Il dispose d'un délai non prolongeable de 6 mois dès l'entrée en vigueur pour la formuler. Une échéance se justifie par l'exigence de la sécurité du droit, qui se concrétise par la détermination, à l'issue de ces 6 mois, du nombre exact effectif d'autorisations permettant d'exercer comme taxis, nombre contingenté (cf. art. 10).

Le régime transitoire de la taxe annuelle est réglé par les dispositions d'un projet de loi séparé (PL LTVTC-1), soumis au référendum facultatif facilité en vertu des articles 67, alinéa 2, lettre a, Cst-GE et 85A, alinéa 2, LEDP.

L'intégration des taxis de service privé, qui ont aussi passé un examen similaire à celui des taxis de service public, à la catégorie des taxis, a pour but d'augmenter la disponibilité des taxis. D'autre part, il s'agit d'une

contrepartie au contingentement des taxis et à la disparition d'un système comprenant deux catégories formelles de taxis. Enfin, plus le nombre d'autorisations est important, plus nombreuses sont les possibilités d'en obtenir une pour ceux qui y prétendent, grâce à un meilleur tournus.

Le projet ne reprend pas le système de la taxe unique de la LTaxis, ni par conséquent celui du fonds constitué par le paiement de cette taxe. En revanche, il se justifie de régler la situation des chauffeurs qui ont payé cette taxe et qui ont, de par la LTaxis, une expectative de restitution, à tout le moins à concurrence de la valeur nominale engagée. Ainsi la disposition transitoire prévoit que celui qui a payé une taxe unique acquiert le droit de percevoir un montant compensatoire correspondant au montant qu'il a effectivement versé. Celui qui a versé 25 000 F se verra rembourser 25 000 F, alors que celui qui a payé 60 000 F touchera 60 000 F, et ainsi de suite. Si des remboursements partiels sont déjà intervenus pour une raison ou une autre, ils doivent être portés en déduction. Le requérant doit participer activement à la détermination du montant qu'il a payé. Il est important de préciser que seul peut prétendre à ce remboursement celui qui cesse son activité. Dès lors, il doit rendre sa plaque de taxi, qui entrera à nouveau dans le circuit et sera attribuée à un autre chauffeur en attente d'en obtenir une.

La disposition transitoire fixe une limite de 8 ans pour prétendre à ce remboursement. Il s'agit ainsi d'éviter une incertitude juridique de trop longue durée en laissant perdurer un système que la nouvelle loi ne connaît plus. Les chauffeurs concernés ne sont pas lésés par cette échéance, qui leur laisse, s'ils le souhaitent, amplement le temps de s'inscrire pour une nouvelle autorisation d'usage accru du domaine public. Ils éviteront de la sorte de devoir interrompre leur activité professionnelle.

Article 46

Afin de favoriser la création d'entreprises et de synergies des acteurs du milieu, le projet propose une disposition transitoire innovante. Il s'agit de permettre aux titulaires d'autorisations d'usage accru du domaine public de céder leurs autorisations à d'autres titulaires qui seraient intéressés à en acquérir d'autres, par exemple pour mettre sur pied une entreprise. Ces cessions, qui se déroulent sous seing privé, doivent être néanmoins strictement encadrées.

Tout d'abord, elles peuvent intervenir uniquement pendant un délai transitoire de 6 mois. Celui-ci peut paraître court mais il est suffisant pour s'organiser, surtout pour des acteurs qui sont déjà sur le marché. Une limitation temporelle est nécessaire pour ne pas se mettre en porte-à-faux avec les principes constitutionnels de la liberté économique et de l'égalité de

traitement. En effet, les nouveaux candidats à l'obtention d'une autorisation ne doivent pas être lésés par ces cessions qui vont s'opérer hors des critères usuels d'attribution. Même sans ce mécanisme de cessibilité, il apparaît peu probable que dans les 6 mois suivant l'entrée en vigueur de la loi de nombreux chauffeurs quittent la profession. Leur nombre serait de toute façon insignifiant.

Afin d'éviter la spéculation et la surenchère, il convient de circonscrire les cessions à une seule occurrence par autorisation. Pour la sécurité juridique, la forme écrite est imposée. Un exemplaire original de ce contrat devra être remis au département. Dans la mesure où il assure le suivi des autorisations, il est primordial qu'il soit informé du changement de titulaire. Seul le quitus formel du département et l'adaptation de l'autorisation valide la cession. Ainsi, le cessionnaire ne peut pas utiliser l'autorisation en se prévalant simplement du contrat de cession.

Si l'autorisation est liée à la plaque minéralogique, il est important que la situation du détenteur soit actualisée auprès du service délivrant les immatriculations. Il incombe aux parties à la cession d'entreprendre les démarches pour modifier les documents officiels. Néanmoins, pour éviter un flou lié à une éventuelle gestion négligente, le département informera le service des immatriculations du changement de titulaire.

L'autorisation d'usage accru du domaine public sera le résultat, dans de nombreux cas, de la conversion d'un permis de service public au sens de la LTaxis. La délivrance du permis de service public a en principe donné lieu au versement de la taxe unique. L'article 45 de la présente loi prévoit les modalités d'un remboursement. Dans la mesure où la cession de l'autorisation interviendra assurément contre rémunération, il est opportun que ladite autorisation ne produise pas deux fois des fruits. Il serait peu compréhensible que le cédant obtienne un montant en contrepartie de la cession, puis que le cessionnaire réclame plus tard le remboursement de la taxe unique qu'il n'a en fait jamais payée. Pour cette raison, il est prévu expressément que la cession éteint toute prétention relative au montant compensatoire.

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

Annexe :

Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant du projet.

PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DU PROJET
Projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (PL LTVTC)

Projet présenté par le département de la sécurité et de l'économie

(montants annuels, en millions de F)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	dès 2022
TOTAL charges de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges de personnel [30]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Biens et services et autres charges [31]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Intérêts [34]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Subventions [363+369]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Autres charges [30-36]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL revenus de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Revenus [40 à 46]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
FUNCTIONNEMENT								

Remarques :

Date et signature du responsable financier :


 Dominique RITTER
 DIRECTEUR DU SERVICE FINANCIER

12 août 2015

PL 11710**Projet de loi****modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC-1) (H 1 31)**

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

Art. 1 Modifications

La loi 11709 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du ... (*à compléter*), est modifiée comme suit :

Art. 11A Taxe annuelle (nouveau)

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.

Art. 45, al. 1, dernière phrase, et al. 2, dernière phrase (nouvelles)

¹ (...) 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.

² (...) 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.

Art. 2 Modification à une autre loi

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

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

L'impôt sur les ambulances est de 128 F.

Art. 3 Entrée en vigueur

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

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

1. Introduction

Le Conseil d'Etat a déposé un projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (PL LTVTC), destiné à remplacer l'actuelle loi sur les taxis et limousines (LTaxis; H 1 30). Afin d'éviter des redites, il est renvoyé à l'exposé des motifs de ce projet.

Quelques dispositions liées au PL LTVTC, qui sont de nature fiscale, doivent faire l'objet d'un projet de loi distinct, qui se concrétise ici. En effet, les lois sont soumises au corps électoral si le référendum est demandé par 3% des titulaires des droits politiques (art. 67, al. 1, de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012 [A 2 00; Cst-GE]). Or, celles 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 (art. 67, al. 2, lettre a, Cst-GE).

Une loi soumise au référendum selon l'article 67 Cst-GE, ne peut pas contenir simultanément des dispositions soumises à l'article 67, al. 1, et à l'article 67, al. 2, Cst-GE (art. 85A de la loi sur l'exercice des droits politiques [A 5 05; LEDP]).

Le PL LTVTC repose notamment sur le prélèvement d'une taxe annuelle pour l'usage accru du domaine public par les taxis, qui est concrétisé au travers de la délivrance d'une autorisation particulière (art. 10 et suivants PL LTVTC). Cette taxe a une forte composante de taxe causale, puisqu'elle constitue la contrepartie de l'usage accru du domaine public. Elle peut néanmoins s'apparenter à un impôt dans certaines de ses composantes. Pour cette raison, les dispositions qui l'instituent seront soumises au référendum facultatif simplifié, nécessitant la présentation du présent projet de loi distinct.

L'amendement de l'article 421 de la loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (D 3 05), a pour objet la modification du taux d'un impôt existant, plus précisément de l'impôt sur les véhicules à moteur et leurs remorques. Cette modification doit par conséquent être soumise au référendum facultatif simplifié.

2. Commentaire article par article

Art. 11A

Cette disposition s'inscrit dans la section 4 du chapitre II du PL LTVTC relative à la limitation du nombre de taxis. Ces derniers bénéficient d'un usage accru du domaine public, qui est matérialisé par une autorisation donnant lieu à la délivrance des plaques d'immatriculation correspondantes.

Le présent article consacre une taxe annuelle à payer par les détenteurs d'une ou plusieurs autorisations d'usage accru du domaine public. Il est expressément mentionné qu'elle est due en contrepartie de cet avantage particulier. Elle peut être qualifiée de taxe d'utilisation (taxe causale). Le cercle des contribuables, le montant maximal de la taxe par véhicule ainsi que le but auquel doit être affecté la contribution sont indiqués. Le principe de la légalité est par conséquent pleinement respecté¹⁵. Cela étant, la qualification de pure taxe causale peut se révéler délicate, dans la mesure où il est difficile de chiffrer exactement l'avantage économique respectivement la prestation fournie par l'Etat, même si le principe de couverture des frais n'est pas d'application stricte pour les taxes d'utilisation¹⁶. Ainsi, on pourrait voir dans cette taxe un impôt mixte¹⁷.

Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir la bonne application de la présente loi. Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de gestion de son produit. Le montant tient compte de l'avantage économique dont bénéficient les chauffeurs de taxi grâce à l'usage accru du domaine public, ainsi que de la charge financière en proportion du revenu moyen estimé. Il convient de relever que lors des travaux sur la LTSP, la quotité de la taxe annuelle a été longuement discutée, notamment en regard de ce qui se pratiquait dans d'autres cantons et communes¹⁸. Il n'y a pas de raison de s'écarter de ces considérations ni de

¹⁵ Cf. arrêt du TF du 25 mai 2000 2P.184/1999 cons. 2, en lien avec la taxe annuelle prévue par l'art. 25 de la loi sur les services de taxis du 26 mars 1999 (aLST). Cf. OBERSON Xavier et MARAIA Jean-Frédéric, Etude relative à l'introduction d'une nouvelle taxe causale dans le cadre de la loi sur les taxis et les limousines, avis de droit du 10 août 2009 à l'attention de la direction générale des affaires économiques.

¹⁶ OBERSON Xavier, Droit fiscal suisse, Bâle 2012, § 3, n° 81.

¹⁷ En se prononçant sur la LTSP, la chambre administrative a laissé la question ouverte (arrêt du 21 janvier 2015, ACST/1/2015, cons. 6c et 10b p. 32).

¹⁸ PL 10697-A, rapport de la commission des transports, spéc. pp. 295-301.

l'appréciation de la commission des transports quant au montant maximal de 1 400 F¹⁹.

Dans la mesure où la loi fixe un montant maximal, le Conseil d'Etat pourrait choisir d'utiliser la taxe comme instrument d'incitation, par exemple en prévoyant une réduction pour l'installation de dispositifs de prise en charge des personnes handicapées, répondant ainsi à la règle posée par l'article 16, alinéa 1, de la Constitution genevoise, garantissant l'accès des personnes handicapées aux prestations destinées au public.

Art. 45, al. 1, dernière phrase, et al. 2, dernière phrase

Ces deux dispositions doivent être mises en relation avec l'institution de la taxe annuelle. Elles prévoient le régime transitoire de l'assujettissement.

Aux termes de l'article 45, alinéa 1, PL LTVC, les taxis de service public, titulaires de permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se verront délivrer un nombre correspondant d'autorisations d'usage accru du domaine public. La titularité de ces autorisations étant notamment liée au paiement de la taxe annuelle, celle-ci est due pour l'année en cours. Les taxis de service public basculent d'office dans la catégorie des taxis de la nouvelle loi dès son entrée en vigueur. Ils bénéficient de l'usage accru du domaine public dès ce moment, et la taxe est due dès ce moment. Dans l'hypothèse où la loi entre en vigueur en cours d'année, la première taxe annuelle dont devront s'acquitter les taxis sera due *pro rata temporis*, de la date d'entrée en vigueur au 31 décembre de l'année en cours.

Aux termes de l'article 45, alinéa 2, PL LTVTC, les taxis de service privé, au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, pourront prétendre, sur requête, et aux conditions posées par la loi, à une autorisation d'usage accru du domaine public et ainsi rejoindre la nouvelle catégorie des taxis au sens du PL LTVTC. La titularité de ces autorisations étant notamment liée au paiement de la taxe annuelle, celle-ci est due pour l'année en cours. Les taxis de service privé ne pourront bénéficier de l'usage accru qu'au moment de la délivrance de l'autorisation. La taxe sera due dès ce moment. Ainsi, la première taxe annuelle dont devront s'acquitter ces nouveaux titulaires d'autorisations sera due *pro rata temporis*, de la date de délivrance de l'autorisation au 31 décembre de l'année en cours.

¹⁹ Le TF a considéré en 1999 qu'une taxe de 1 300 F n'était pas excessive (arrêt du 25 mai 2000, 2P.184/1999 cons. 3b).

Art. 421 de la loi générale sur les contributions publiques

Actuellement l'impôt sur les véhicules pour les taxis est fixé forfaitairement à 128 F par année. Les autres détenteurs de voitures de tourisme sont soumis à un système de bonus-malus en fonction des performances écologiques du véhicule (art. 415 LCP). Les limousines sont soumises à ce système.

Il n'y a aucune raison d'accorder aux taxis un privilège d'impôt. En outre, il ne favorise aucunement l'acquisition de véhicules plus écologiques, puisque le montant est fixe. Dans ces circonstances, le projet prend le parti de soumettre les taxis, comme les véhicules VTC, au système standard de bonus-malus de l'article 415 LCP, qui atteint le but d'encouragement à l'acquisition de véhicules plus respectueux de l'environnement. En outre, cette modification permet d'éliminer l'inégalité de traitement entre les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (actuellement les limousines), ainsi qu'avec toutes les autres voitures de tourisme utilisées à des fins professionnelles ou privées.

L'article 421 s'appliquera dès lors uniquement aux ambulances, la mention des taxis étant retranchée.

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

Annexe :

Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant du projet

PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DU PROJET

Projet de loi modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC)

Projet présenté par le département de la sécurité et de l'économie

(montants annuels, en millions de F)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	dès 2022
TOTAL charges de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges de personnel [30]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Biens et services et autres charges [31]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Intérêts [34]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Subventions [363+369]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Autres charges [30-36]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL revenus de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Revenus [40 à 46]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET FONCTIONNEMENT	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Remarques :

Date et signature du responsable financier :

17 août 2015

 Dominique RITTER
 DIRECTEUR DU SERVICE FINANCIER