

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Salima Moyard, Caroline Marti, Thomas Wenger, Salika Wenger, Pierre Vanek, Nicole Valiquer Grecuccio, Jean-Charles Rielle, Olivier Baud, Cyril Mizrahi, Marion Sobanek, Christo Ivanov, Diego Esteban, André Python, Sylvain Thévoz, Pablo Cruchon, Delphine Klopfenstein Broggini, Pierre Bayenet, Jocelyne Haller

Date de dépôt : 21 mai 2019

Projet de loi

modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) (Charges sociales, impôts, sanctions ; la LTVTC doit être renforcée)

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

Art. 1 Modifications

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est modifiée comme suit :

Art. 5, al. 5 (nouveau)

⁵ L'absence d'affiliation à une caisse de compensation est un motif de révocation de la carte professionnelle. La demande d'affiliation doit être déposée par le chauffeur dès que possible. Une fois l'affiliation obtenue, le chauffeur doit annuellement prouver son affiliation. Pour les salariés, la production de fiches de salaire est admise.

Art. 9, al. 2, seconde phrase (nouvelle)

² ... Celui-ci doit être le bénéficiaire du chiffre d'affaires réalisé par l'activité de diffusion de courses.

Art. 38, al. 7 (nouveau)

⁷ Le service compétent pour l'exécution de l'article 37 est compétent pour l'exécution du présent article ainsi que pour les sanctions prises en application de l'Ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2) lorsque celles-ci concernent des chauffeurs de taxi ou des chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur.

Art. 2 Modification à une autre loi

La loi relative à l'office cantonal des assurances sociales (J 4 18), du 20 septembre 2002, est modifiée comme suit :

Art. 21A (nouveau)

¹ Afin de remplir les exigences de l'article 5, alinéa 5 LTVTC, le délai de réponse à toute demande d'affiliation est de 60 jours à compter de la date de l'enregistrement de la demande.

² Lorsque le département demande des pièces ou renseignements complémentaires nécessaires, le délai est suspendu jusqu'à réception des documents. Le chauffeur en est avisé par écrit.

³ Si le chauffeur ne donne pas suite, sans excuse valable, à la demande de pièces ou renseignements complémentaires visés à l'alinéa 2, l'office soit se prononce en l'état du dossier, soit refuse l'entrée en matière sur la demande d'affiliation.

Art. 3 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les député-e-s,

L'entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2017 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC, H 1 31) a permis certains progrès dans un domaine où le canton peine à trouver des solutions législatives satisfaisantes et qui se trouve bouleversé par l'arrivée de nouveaux acteurs de l'économie numérique. Toutefois, la situation reste largement insatisfaisante autant du point de vue de la précarité des conditions d'exercice de la profession de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur (VTC) (exacerbation de la concurrence, augmentation du nombre de chauffeurs, inégalité de traitement, violations de la loi) que du point de vue de la vérification de l'affiliation aux assurances sociales des chauffeurs VTC.

Le présent projet de loi vise à modifier la loi sur trois points. Une motion déposée parallèlement vise à améliorer la mise en œuvre de la loi à différents niveaux. Ces deux démarches sont complémentaires et portent sur des aspects différents de la problématique.

Affiliations aux caisses de compensation

Selon différentes sources, de nombreux chauffeurs de VTC ne sont pas affiliés à une caisse de compensation, faute d'être engagés comme salariés par un diffuseur de courses ou enregistrés comme indépendants auprès d'une caisse de compensation. Le conseiller d'Etat Mauro Poggia déclare ainsi dans la *Tribune de Genève* du 5 février 2019 : « Le modèle *Uber* fait supporter tous les risques d'entreprise aux particuliers. Des indépendants qui n'en ont que le nom et qui vivent dans des conditions précaires sans assurances. »¹

Il est temps de mettre fin à cette situation en exigeant des preuves de l'affiliation des chauffeurs à une caisse de compensation. Cela permettra d'une part de lutter contre le travail au noir, mais aussi aux autorités compétentes en matière de prestations sociales ou de chômage d'avoir connaissance, par le biais des fichiers AVS, des activités réalisées. Le conseiller d'Etat propose la solution suivante : « Soit *Uber* engage les chauffeurs comme salariés, et respecte les règles, soit ces derniers s'affilient auprès d'une caisse de compensation avec un statut d'indépendant reconnu.

¹ <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Mauro-Poggia-siffle-la-fin-de-la-recreation-chez-Uber/story/11090442>

Sans quoi *Uber* sera mis en demeure de cesser ses activités avec les chauffeurs qui ne sont pas en règle. »

Sur le plan légal, la carte de chauffeur de VTC est remise au chauffeur à titre personnel et non à un diffuseur de courses ou à un employeur. Le droit d'exercer en tant que chauffeur n'est pas lié à un diffuseur en particulier. En ce qui concerne les indépendants, la multiplicité des clients et donc des diffuseurs de courses pour lesquels travaille le chauffeur est un des critères qui lui permettra d'être reconnu ou non comme indépendant.

C'est donc bien au chauffeur de prouver qu'il remplit les conditions posées par la loi et c'est cette solution qui permet de sauvegarder au mieux les droits des chauffeurs face aux diffuseurs de courses. Le présent projet de loi prévoit par conséquent que les chauffeurs doivent prouver qu'ils sont affiliés à une caisse de compensation. Il doit entreprendre dès que possible les démarches. Il ne peut en effet le faire dès son premier jour d'activité, puisque la reconnaissance du statut d'indépendant découle de l'examen de différents critères objectifs comme le chiffre d'affaires ou le nombre de clients ; un chauffeur débutant ne pourra apporter ces preuves avant d'avoir effectivement exercé son activité. De plus, le projet de loi prévoit la production annuelle de la preuve de l'affiliation, sans quoi la non-déclaration de l'activité aux assurances sociales pourrait aisément se poursuivre.

En ce qui concerne les salarié-e-s, la production de fiches de salaire est admise puisque cette démarche est plus simple et que celles-ci permettent, le cas échéant, au salarié, qui y a tout avantage, de faire reconnaître par une caisse de compensation les périodes de cotisation qui n'auraient pas été déclarées et de réclamer les cotisations dues à l'employeur.

Le chauffeur est tenu d'être diligent quant à sa demande d'affiliation. Pour que le système fonctionne à satisfaction, sa demande d'affiliation doit également être traitée avec diligence par la caisse de compensation. Une modification de la loi relative à l'office cantonal des assurances sociales est donc nécessaire. Les dispositions proposées s'inspirent de celles applicables en matière d'autorisation de construire (art. 4 LCI) et de la jurisprudence sur les conséquences des manquements éventuels d'un requérant dans l'instruction de sa demande : un délai est fixé à compter de l'enregistrement de la demande ; il est suspendu dans le cas de demandes de pièces ou renseignements complémentaires, tout en prévoyant une clause pour s'assurer que la demande d'affiliation sera effectivement traitée. Ainsi, un cadre est fixé afin d'accélérer le traitement des demandes d'affiliation.

Paiement de la TVA par les diffuseurs de courses

L'organisation économique de certains diffuseurs de courses (comme l'entreprise *Uber* ou d'autres fonctionnant sur un modèle économique similaire) est calquée sur un modèle d'optimisation fiscale largement pratiqué par les multinationales. Le chiffre d'affaires ou le bénéfice sont souvent localisés en fonction de différents critères afin de minimiser les charges de la société. Cela permet à la société d'échapper à des prélèvements obligatoires sur un territoire tout en y réalisant des affaires, aux dépens de la collectivité locale qui met à disposition l'infrastructure et le substrat économique de l'activité. Comme l'a indiqué le représentant d'*Uber* lors des travaux parlementaires sur la LTVTC, la société a bien un siège à Genève qui s'occupe de marketing, mais ce n'est pas ce siège qui encaisse le chiffre d'affaires de l'activité de transport ; celui-ci est situé aux Pays-Bas². La LTVTC prévoit à ce jour que les diffuseurs de courses doivent posséder un siège à Genève. Or, cela est insuffisant pour soumettre le chiffre d'affaires de l'activité de transport à la TVA. Le présent projet de loi propose de compléter la disposition actuelle en indiquant que le siège à Genève « doit être le bénéficiaire du chiffre d'affaires réalisé par l'activité de diffusion de courses ». Cela pourrait permettre de soumettre de manière plus équitable les diffuseurs de courses à la TVA et à l'impôt sur les personnes morales.

Autorité compétente en matière de sanctions

Actuellement, la police du commerce et du travail au noir (PCTN) est compétente, selon l'article 37 de la LTVTC, pour prendre des mesures de nature administrative en cas de non-respect de la loi, telles que la suspension ou le retrait des autorisations d'exercer.

La PCTN n'est par contre pas compétente pour les sanctions pénales (amendes) prévues par l'article 38 de la loi. Cette compétence appartient au service des contraventions selon l'article 51 du RTVTC. Or, il n'est pas efficace de confier à une autorité administrative le soin de prendre des sanctions administratives et à une autre de prendre des sanctions pénales alors qu'il s'agit des mêmes dossiers et des mêmes faits, instruits par la PCTN. Le présent projet de loi prévoit par conséquent que l'autorité compétente en matière de sanctions administratives (art. 37) est aussi l'autorité compétente en matière de sanctions pénales (art. 38).

D'autre part, les chauffeurs de taxis et de VTC sont soumis à l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs

² <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11709A.pdf>, p.87.

professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (RS 822.222, OTR 2). Celle-ci règle la durée du travail, de la conduite et du repos du chauffeur ainsi que l'utilisation du tachygraphe. Son article 31, alinéa 1, prévoit que les cantons fixent l'autorité d'exécution, et l'alinéa 2 que « le contrôle, sur la route et dans les entreprises, de la durée du travail et du repos est régi par l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière. »

Ladite ordonnance (RS 741.013, OCCR) prévoit à son article 36 que les contrôles sont du ressort de la police cantonale et que « la police communique à l'autorité compétente dans le domaine de la circulation routière du canton de domicile de l'auteur les dénonciations pour cause d'infraction à des prescriptions en la matière ». L'autorité cantonale compétente est fixée par la norme générale de la loi d'application du code pénal suisse et d'autres lois fédérales en matière pénale (LaCP, E 4 10) qui prévoit à son article 11, alinéa 1 : « Le service des contraventions est compétent pour poursuivre et juger les contraventions (art. 17, al. 1, CPP). » L'alinéa 2 du même article prévoit que « lorsque la loi désigne une autre autorité administrative (art. 17, al. 1, CPP), cette dernière est seule habilitée à poursuivre et juger les contraventions spécialement placées dans sa compétence. »

S'agissant du domaine des taxis et VTC, la brigade routière et la PCTN travaillent sur les mêmes dossiers, souvent suite à des contrôles conjoints. Il serait donc plus efficace de disposer d'une seule et même autorité de sanction. C'est pourquoi le présent projet de loi prévoit que la PCTN devienne compétente en matière de sanctions pénales prises en application de l'OTR 2 s'agissant de chauffeurs de taxi ou de VTC. Ainsi, l'ensemble des compétences de sanctions à l'encontre des chauffeurs de taxi et de VTC serait regroupé dans le même service, ce qui devrait permettre un gain d'efficacité important.

Charges et couvertures financières / économies attendues

Il n'est pas possible de calculer les conséquences financières de ce projet de loi ; elles ne peuvent qu'être positives pour la collectivité, que ce soit en matière de gain d'efficacité de l'administration, de prélèvement des charges sociales, de TVA ou d'impôts.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les député-e-s, de réserver un bon accueil à ce projet de loi.