

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean Tschopp et consorts - Uber bénéficie-t-elle d'un régime d'impunité ?

Rappel

Uber chamboule l'univers des transports de personnes. Parmi les services proposés, l'offre la plus controversée est sans doute sa version UberPOP. Ce service permet à des particuliers, sans autorisation professionnelle, d'effectuer des courses à l'aide de voitures de tourisme sans tachygraphe ni enseigne lumineuse. A Lausanne, les chauffeurs UberPOP seraient près de 150. Beaucoup de ces chauffeurs sont, par ailleurs, au chômage ou à l'aide sociale.

Au plan fédéral, il existe une Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2). Son champ d'application s'étend aux transports de personnes à titre professionnel. Une course est professionnelle, si elle intervient de manière régulière — au moins deux fois en moins de seize jours — dans le but de réaliser un profit économique (prix de la course supérieur au coût du véhicule et à l'indemnisation des dépenses du conducteur ; art. 3 al. Ibis OTR 2). A ce jour, le Service de l'emploi n'a toujours pas statué sur ce point. Pourtant, la régularité des courses n'est pas contestée. Uber perçoit 30 % de frais de service sur chaque course UberPOP. Le prix de base d'une course est de 3 francs, auxquels s'ajoutent 1.35 franc par kilomètre et 0.30 franc par minute moyennant 6 francs en cas d'annulation. La régularité et le profit économique généré par Uber et par les chauffeurs UberPOP indiquent qu'il s'agit bien de transports de personnes à titre professionnel.

Différents règlements communaux et intercommunaux sont en vigueur dans les régions de Morges, Lausanne, Nyon, Vevey Riviera et d'Yverdon-les-Bains. Le Règlement intercommunal sur les taxis (RIT) de l'arrondissement de Lausanne prévoit différents types d'autorisations personnelles et intransmissibles, assorties d'une série d'obligations. Or, aucun des chauffeurs UberPOP n'est au bénéfice d'une quelconque autorisation. UberPOP viole ainsi ouvertement le droit en vigueur. Le 7 mai 2015, ce règlement a été révisé. Bien qu'Uber Switzerland GmbH ait attaqué cette révision, la Cour constitutionnelle a jugé la requête, pour l'essentiel, irrecevable par arrêt du 27 avril 2016.

L'absence d'autorisation des chauffeurs UberPOP, le non-paiement des charges sociales et les tarifs pratiqués constituent une concurrence déloyale aux services de taxis autorisés. Cette concurrence déloyale expose tous les chauffeurs de la branche à des risques de sous-enchère salariale.

Le canton est tenu d'examiner les dénonciations mettant en cause ces concurrences déloyales en violation de l'OTR 2. Cependant, les corps de police n'ont que difficilement accès aux téléphones portables des chauffeurs UberPOP pour démontrer la régularité de leurs courses. Une autre complication réside dans le manque d'indications, par l'Etat de Vaud, des niveaux de prix à partir desquels un profit économique est généré.

Au vu de ce qui précède, le député soussigné a l'honneur d'adresser les questions suivantes au Conseil d'Etat, qu'il remercie d'ores et déjà pour ses réponses :

1.

a. Les services offerts par UberPOP constituent-ils des courses professionnelles au sens de l'OTR 2 ?

b. Comment les autorités fiscales, les Caisses chômage et les Services sociaux considèrent-ils les revenus générés par UberPOP ?

2.

a. Des dénonciations ou des plaintes pénales sont-elles en cours d'examen auprès du Ministère public en lien avec l'activité déployée par UberPOP pour violation de l'OTR 2, de règlements communaux et intercommunaux sur les services de taxi ou d'autres normes légales ?

b. Des sanctions pénales ont-elles été prononcées en lien avec l'activité déployée par UberPOP pour violation de l'OTR 2, de règlements communaux et intercommunaux sur les services de taxi ou d'autres normes légales ?

3. *UberPOP est-elle une concurrence déloyale aux services de transport de personnes ?*

4. *Quand le projet de loi ou de réglementation cantonale sur le service de transport de personnes en réponse au postulat Mathieu Blanc (15_POS_131) sera-t-il mis en consultation ?*

Lausanne, le 10 mai 2016.

Souhaite développer.

(Signé) Tschopp Jean

et 36 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Question 1a: " Les services offerts par UberPOP constituent-ils des courses professionnelles au sens de l'OTR 2 ? "

L'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR2), est notamment applicable aux conducteurs de voitures automobiles légères (art. 10, al. 2 de l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV]) qui sont utilisées pour le transport de personnes à titre professionnel.

Comme le souligne l'auteur de l'interpellation, afin de déterminer si un conducteur est ou non assujéti à l'OTR2, le critère du caractère professionnel ou non des courses effectuées doit être examiné (art. 3, al. 1bis OTR2). Sont réputées professionnelles les courses qui sont effectuées régulièrement par un conducteur ou avec un véhicule, dans le but de réaliser un profit économique. Les courses sont régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de moins de seize jours. Le profit économique est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et l'indemnisation des dépenses du conducteur.

La situation doit être examinée au cas par cas. Si les conditions cumulatives de la régularité des courses et de la réalisation d'un profit économique sont réalisées dans un cas d'espèce, il s'agit bien de courses professionnelles.

Question 1b : " Comment les autorités fiscales, les Caisses chômage et les Services sociaux considèrent-ils les revenus générés par UberPOP ? "

Le Conseil d'Etat rappelle en préambule que l'ensemble des revenus d'une activité économique doit être déclaré aux autorités et qu'il ne doit pas en aller différemment pour les revenus que toucheraient les chauffeurs dans le cadre de leurs activités en lien avec Uber Switzerland GmbH.

Pour ce qui a trait aux charges sociales, dans sa réponse du 31 août 2016 à l'interpellation Seiler Graf (16.3371), le Conseil fédéral admet avoir connaissance du fait que la Suva considère les chauffeurs Uber comme des salariés et qu'il ne connaît aucune caisse de compensation qui aurait affilié un chauffeur Uber en tant qu'indépendant. Toutefois, Uber Switzerland GmbH ayant recouru contre cette décision, la question de savoir si cette société peut être effectivement qualifiée d'employeur, ou non, n'est à ce jour pas tranchée. Ainsi, tant que le statut des chauffeurs Uber n'aura pas été déterminé de manière définitive par les tribunaux, la situation en matière d'assurances sociales des chauffeurs concernés demeurera en suspens.

Le Conseil d'Etat ne peut dès lors que constater que cette question fait encore l'objet de multiples interrogations, analyses et de peu de jurisprudence. Il lui est dès lors impossible de fournir une réponse circonstanciée au vu de la multitude d'autorités concernées et de législations applicables pouvant aboutir à des décisions potentiellement non convergentes. Ainsi, par exemple, un chauffeur Uber pourrait être qualifié d'indépendant au niveau fiscal et de salarié selon la Suva. A cela s'ajoute le fait que certaines entités ne relèvent pas de l'autorité du Conseil d'Etat, rendant l'exercice d'autant plus ardu.

Question 2a : " Des dénonciations ou des plaintes pénales sont-elles en cours d'examen auprès du Ministère public en lien avec l'activité déployée par UberPOP pour violation de l'OTR 2, de règlements communaux et intercommunaux sur les services de taxi ou d'autres normes légales ? "

Les chauffeurs UberPOP sont régulièrement dénoncés par la police en vertu des règlements intercommunaux sur le service des taxis, notamment celui de Lausanne, et sont sanctionnés par des amendes infligées par la Commission de police.

Question 2b : " Des sanctions pénales ont-elles été prononcées en lien avec l'activité déployée par UberPOP pour violation de l'OTR 2, de règlements communaux et intercommunaux sur les services de taxi ou d'autres normes légales ? "

Comme indiqué en réponse à la question précédente, des amendes sont régulièrement prononcées par la Commission de police contre les chauffeurs UberPOP.

Selon le Ministère Public central du Canton de Vaud, il n'y a en outre ni enquête en cours contre la société Uber Switzerland GmbH, le for en cas de délit étant d'ailleurs à Zurich, ni de sanctions prononcées contre la société ou ses dirigeants dans le canton de Vaud.

Question 3 : " UberPOP est-elle une concurrence déloyale aux services de transport de personnes ? "

Le Conseil d'Etat rappelle que seules les autorités judiciaires civiles sont habilitées à se prononcer sur un problème potentiel de concurrence déloyale entre deux entreprises et qu'à sa connaissance, aucun jugement n'a encore été rendu sur ce point. La loi fédérale sur la concurrence déloyale (LCD) prévoit à ce sujet qu'il appartient à chaque entreprise et à chaque chauffeur indépendant d'intenter une action devant les autorités judiciaires civiles afin de faire valoir ses droits.

Question 4 : " Quand le projet de loi ou de réglementation cantonale sur le service de transport de personnes en réponse au postulat Mathieu Blanc (15_POS_131) sera-t-il mis en consultation ? "

La rédaction d'une législation ou d'une réglementation cantonale sur le service de transport de personnes soulève de nombreuses questions. Tout d'abord, elle implique un changement de paradigme dans le canton de Vaud, dès lors que la question a toujours relevé de la stricte compétence des communes.

Le projet de loi devra veiller à mettre en œuvre les principes suivants : respect des exigences de sécurité publique, loyauté dans les transactions commerciales, respect des règles relatives à l'utilisation du domaine public ou encore garantie de la qualité et de l'efficacité du service.

Les réflexions actuelles portent sur la détermination des aspects du transport professionnel de personnes qu'il est opportun de réglementer sur le plan cantonal et quels éléments, telle l'utilisation accrue du domaine public par exemple, doivent demeurer une compétence communale.

Le Conseil d'Etat à l'intention de soumettre au Parlement un projet de révision de la loi sur les activités économiques (LEAE) qui réglementera la question du service de transport de personnes dans le courant du 1er semestre 2017. Ce dernier aura préalablement pris soin de consulter les parties concernées.

Conclusion

Le Conseil d'Etat, conscient de l'importance de la problématique qui lui est soumise dans le cadre de la présente interpellation, ne peut que constater que la situation juridique d'Uber Switzerland GmbH et des chauffeurs UberPOP est extrêmement complexe. La Suisse n'est d'ailleurs pas le seul pays confronté à cette situation puisque de nombreux pays dans lesquels Uber est active rencontrent des problèmes similaires. De nombreuses autorités, tant fédérales que cantonales, sont concernées par cette problématique. Le Conseil fédéral lui-même, en proposant d'accepter la motion Nantermod (16.3067), reconnaît qu'une révision des prescriptions relatives au transport de personnes s'impose compte tenu des nouvelles offres. Le Conseil d'Etat apportera une réponse plus substantielle et précisera le cadre légal dans lequel l'activité d'Uber doit s'inscrire au travers du projet de révision de la loi sur les activités économiques.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 16 novembre 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean