



RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT

**sur la motion et contre-projets du Conseil d'Etat à la motion Philippe Jobin et consorts -
Modifier les articles 62e al. 3 LEAE et 20 RTTP pour permettre une transition réaliste et
économiquement viable vers des véhicules moins polluants pour les entreprises de
transport professionnel dans le canton de Vaud**

et

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques
(LEAE ; BLV 930.01)**

1. INTRODUCTION

La *Motion Philippe Jobin et consorts - Modifier les articles 62e al. 3 LEAE et 20 RTTP pour permettre une transition réaliste et économiquement viable vers des véhicules moins polluants pour les entreprises de transport professionnel dans le Canton de Vaud* (24_MOT_37 ; ci-après : Motion Jobin) a été déposée le 20 août 2024. Elle a été prise en considération par le Grand Conseil le 17 décembre 2024.

Le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil son rapport sur la motion. Il propose au Grand Conseil de refuser le projet de loi demandé par la Motion Jobin et de lui opposer deux contre-projets qu'il soumet au Grand Conseil.

2. LA MOTION JOBIN

2.1 Rappel du texte déposé

À la suite de mon interpellation 23_INT_143, je propose une motion visant à conserver les emplois dans notre canton pour ce secteur d'activité crucial. Les articles 62e al. 3 LEAE et 20 RTTP ont été adoptés le 12 mars 2019 sans aucune consultation des milieux professionnels concernés, en particulier des entreprises de transport professionnel de personnes. Ces articles imposent à tous les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) une émission inférieure à 118g CO₂/km pour obtenir une autorisation de circuler à partir du 1er janvier 2023.

Or, ces entreprises disposent de 5 à 25 véhicules, dont la plupart sont encore sous contrat de leasing. Le remplacement intégral de leur flotte (sans compter l'achat de véhicules supplémentaires pour compenser le temps de recharge) représenterait des investissements démentiels de centaines de milliers de francs, ce qui est impensable pour un secteur déjà fortement touché par les conséquences économiques de la pandémie de Covid-19.

De plus, le système actuel de bornes de recharge dans le canton de Vaud est déjà insuffisant pour les véhicules électriques en circulation. Seules des bornes de recharge ultra-rapides et immédiatement accessibles sur l'ensemble du territoire pourraient éventuellement permettre à ces entreprises de maintenir leur activité. Il faudrait donc des centaines de bornes de recharge ultra-rapides supplémentaires dans le seul canton de Vaud, ce qui est loin d'être le cas.

Ces entreprises effectuent des trajets dans tout le canton, voire dans toute la Suisse et à l'étranger pour certaines. En l'état actuel de la technologie, avec l'autonomie limitée des véhicules disponibles sur le marché et le réseau de bornes de recharge insuffisant, elles ne pourraient tout simplement pas continuer leurs activités, ou seulement de manière extrêmement réduite.

Le respect d'une telle loi est d'autant plus impossible pour les véhicules de grande capacité pouvant transporter jusqu'à huit personnes (vans et minibus), dont l'autonomie est actuellement dérisoire. L'utilisation de ces vans, très demandés pour les événements culturels, touristiques et économiques, représente pour certaines de ces entreprises près de 50% de leur chiffre d'affaires. Si les dispositions précitées devaient être appliquées, les entreprises concernées n'auraient d'autre choix que de renoncer à l'utilisation de ces vans, pour lesquels des contrats de leasing sont toujours en cours, et donc au chiffre d'affaires y relatif.

Cela impacterait également le tourisme (notamment les stations de ski), les services hôteliers (en particulier les hôtels de haut standing), les événements et le fonctionnement des multinationales et des grandes entreprises, ainsi que les grands événements de la région (Montreux Jazz, Paléo Festival, WEF Davos, etc.), qui sont les principaux clients de ces entreprises, seules à même de leur assurer un service de haute qualité.

Enfin, l'application d'une telle loi crée une concurrence déloyale manifeste face aux entreprises concurrentes situées dans les cantons limitrophes, où les cantons du Valais, de Neuchâtel et de Fribourg ne prévoient pas de limite d'émission de CO₂ pour l'octroi des autorisations VTC. Quant au canton de Genève, bien qu'il prévoit une disposition équivalente, les délais d'application sont bien plus longs (et font de plus l'objet d'une motion équivalente à la présente).

L'application de ces dispositions met donc clairement en danger la survie même des entreprises de transport professionnel vaudoises, qui représentent plus de 150 emplois fixes, sans compter les courses sous-traitées à des chauffeurs indépendants dont la situation est déjà plus que précaire. Il existe également le risque de voir ces entreprises déplacer leur siège dans un canton limitrophe.

Au vu de ce qui précède, il convient de modifier la loi en instaurant une échelle de temps réaliste, tenant compte des lacunes évidentes du système vaudois et suisse de bornes de recharge, ainsi que d'une évolution prudente de la technologie (notamment l'augmentation de l'autonomie des véhicules de petites et grandes capacités et le développement de bornes de recharge plus rapides).

Par conséquent, j'ai l'honneur, avec cette motion, de proposer au Conseil d'Etat :

- D'apporter les modifications suivantes :

Projet de loi modifiant l'article 62e al. 3 de la loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE-930.01)

Art. 62e al. 3 (nouvelle teneur)

Le requérant fournit à l'autorité compétente la preuve que les taxis et les VTC respectent la limitation d'émissions de CO₂ de 118g/km d'ici le 1er janvier 2030, et n'émettent plus de CO₂ d'ici le 1er janvier 2035. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les documents attestant du respect de ces limitations.

Projet de loi modifiant l'art. 20 du Règlement sur le transport de personnes à titre professionnel (RTTP – 740.25)

Art. 20 al. 1 (nouvelle teneur)

Au terme des délais fixés à l'article 62e alinéa 3 de la LEAE, les titulaires d'autorisation d'entreprise de transport de personnes à titre professionnel démontrent qu'ils ont, durant la période écoulée, pris les dispositions nécessaires pour diminuer les émissions de CO₂ de leur(s) véhicule(s).

Art. 20 al. 2 (nouvelle teneur)

En particulier, ils devront démontrer à ces échéances que tous leurs véhicules respectent les conditions fixées par l'article précité en termes d'émissions de CO₂.

Conclusion : Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

Cosignatures :

1. Alain Cornamusaz (UDC)
2. Aliette Rey-Marion (UDC)
3. Cédric Weissert (UDC)
4. Céline Baux (UDC)
5. Denis Dumartheray (UDC)
6. Fabien Deillon (UDC)
7. Fabrice Moscheni (UDC)
8. Fabrice Tanner (UDC)
9. Jean-Bernard Chevalley (UDC)
10. Jean-Daniel Carrard (PLR)
11. John Desmeules (PLR)
12. José Durussel (UDC)
13. Josephine Byrne Garelli (PLR)
14. Loïc Bardet (PLR)
15. Maurice Treboux (UDC)
16. Michael Demont (UDC)
17. Nicola Di Giulio (UDC)

18. *Nicolas Bolay (UDC)*
19. *Nicolas Glauser (UDC)*
20. *Olivier Agassis (UDC)*
21. *Pierre-André Pernoud (UDC)*
22. *Romain Belotti (UDC)*
23. *Sergei Aschwanden (PLR)*
24. *Stéphane Jordan (UDC)*
25. *Thierry Schneiter (PLR)*
26. *Yann Glayre (UDC)*

3. REPONSE A LA MOTION

Le Conseil d'Etat a pris note de la position des motionnaires sur le fait que le délai imparti par le législateur aux entreprises de transport de personnes pour adapter leur parc de véhicules aux normes en matière d'émissions de CO₂ est trop court.

Le Conseil d'Etat relève à ce propos que, sur l'ensemble des véhicules destinés au transport de personnes à titre professionnel dans notre canton, seuls 834 véhicules répondent aux exigences en matière de limitation des émissions de CO₂ sur un total de 3249 véhicules, soit seulement 25% (données au 3 avril 2025, cf. tableau ci-dessous). Exiger sans délai le remplacement de 75% des véhicules destinés au transport de personnes à titre professionnel serait lourd non seulement économiquement, mais également environnementalement.

Véhicules destinés au transport de personnes à titre professionnel

Véhicules	Nombre
· jusqu'à 5 places	2675
· de 6 places ou plus	574
TOTAL	3249

Véhicules	Véhicules répondant aux exigences en matière de CO ₂	Véhicules ne répondant pas aux exigences en matière d'émission de CO ₂	TOTAL
Ensemble des véhicules destinés au transport de personnes à titre professionnel*	834	2415	3249
Véhicules mise en circulation pour la première fois entre 2020 et 2025	271	456	727
* dont véhicules électriques	405	0	405

Etat des données au 3 avril 2025

Le texte proposé par les motionnaires pose par ailleurs les problèmes suivants :

- Les motionnaires se font le relais des plaintes de différentes entreprises, et en particulier celles utilisant des limousines et des vans (véhicules de 6 places ou plus), pour qui le renouvellement du parc de ses véhicules s'avère plus difficile. Cela est notamment dû au coût initial d'acquisition de ces véhicules qui est plus élevé et du fait qu'il n'y a pour l'heure pas de véhicule électrique ou hybride de remplacement qui réponde à leurs contraintes économiques (notamment en ce qui concerne l'autonomie, la charge utile, et le temps de recharge). Le projet tel que formulé ne fait toutefois aucune distinction entre les limousines et les vans d'une part et les autres sortes de véhicules d'autre part.
- Les motionnaires ne font aucune distinction entre les véhicules mis en circulation jusqu'au 31 décembre 2029 et ceux-mis en circulation après le 1^{er} janvier 2030, de sorte que les entreprises de transport de personnes à titre professionnel pourraient être contraintes de changer deux fois de véhicule en l'espace de cinq ans, soit une première fois au 1^{er} janvier 2030 et un seconde fois au 1^{er} janvier 2035.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat répond à la motion en soumettant au Grand Conseil un projet de loi qui reprend le texte rédigé par les motionnaires. Il lui oppose toutefois deux contre-projets. En laissant au Grand Conseil choisir sur lequel des deux contre-projets il souhaite travailler.

4. CONTRE-PROJETS DU CONSEIL D'ETAT

4.1 Raisons des contre-projets

Comme déjà évoqué plus avant (chiffre 3), le projet rédigé par les motionnaires pose plusieurs problèmes liés aux vans et limousines et à la date de mise en circulation des véhicules.

Fort de ces constats, le Conseil d'Etat a décidé de faire application de la possibilité qui lui est offerte à l'article 126, alinéa 2 de la loi du 8 mai 2007 sur le Grand Conseil (LGC ; RS 171.01) et d'accompagner le projet de loi demandé de deux contre-projets.

4.2 Objet du premier contre-projet

Le contre-projet du Conseil d'Etat se rallie à l'avis des motionnaires pour une introduction en deux temps des limitations en matière d'émissions de CO₂. Il propose toutefois une mise en œuvre plus proportionnée de ces limitations. Pour ce faire, il établit une distinction entre les véhicules reposant :

- d'une part sur la date de première mise en circulation desdits véhicules (ceci afin de permettre aux entreprises dont les véhicules auraient été mis en circulation avant le 1^{er} janvier 2030 de poursuivre leur activité pendant au moins cinq ans) ;
- d'autre part sur le nombre de passagers des véhicules concernés (ceci afin d'accorder aux entreprises exploitant des vans et autres véhicules du même type de bénéficier d'un délai supplémentaire pour remplacer des véhicules dont le prix d'acquisition est plus coûteux que celui des autres véhicules).

4.3 Objet du second contre-projet

Le Canton de Vaud n'est pas le seul à être confronté à la problématique des émissions de CO₂ des véhicules destinés au transport de personnes à titre professionnel. Ainsi, le canton de Genève a adopté en septembre 2025 une révision partielle de la loi genevoise du 28 janvier 2022 sur les taxis est les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC ; RS-GE H 1 31). Celle-ci prévoit désormais à son article 18, alinéa 2 LTVTC le texte suivant :

« Art. 18 LTVTC Obligatoires relatives aux voitures :

[...]

² Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂ :

- a) les voitures mises en circulation dès le 1^{er} janvier 2028 doivent ne plus émettre de CO₂ ;*
- b) toutes les voitures circulant dès le 1^{er} juillet 2030 doivent ne plus émettre de CO₂. »*

Le Conseil d'Etat propose ainsi comme second contre-projet, de reprendre dans le droit vaudois le même texte que le droit genevois.

Cette variante serait plus conforme aux principes de durabilité et permettrait d'avoir le même cadre légal sur l'ensemble de l'arc lémanique, ce qui réduirait le brassage des acteurs de la branche qui cherchent à obtenir des autorisations dans le canton dont le cadre légal est le moins contraignants.

Enfin, il y a lieu de relever que de nombreux chauffeurs sont actifs tant dans le Canton de Genève que dans le Canton de Vaud.

5. TEXTES LEGAUX

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat soumet trois projets de loi au Grand Conseil:

- Le premier répond strictement à la motion Jobin en ne modifiant que l'article 62e, alinéa 3 LEAE.
- Le deuxième correspond au premier contre-projet du Conseil d'Etat. Il propose la modification de l'article 62e, alinéa 3 LEAE et l'introduction d'un article 62i LEAE (nouveau) dédié à la limitation des émissions de CO₂ des véhicules utilisés pour le transport de personnes à titre professionnel.
- Le troisième correspond au second contre-projet du Conseil d'Etat. Il propose la modification de l'article 62e, alinéa 3 LEAE et à l'introduction d'un article 62i LEAE reprenant le système de limitation progressive des émissions de CO₂ en vigueur dans le canton de Genève.

Le tableau miroir figurant aux pages 12 à 15 met en parallèle :

- le texte actuel de la LEAE ;
- le projet de texte répondant à la motion ;
- le premier contre-projet du Conseil d'Etat ;
- le second contre-projet du Conseil d'Etat.

5.1 Commentaire par articles du projet :

Le projet de loi reprend, pour l'article 62e, alinéa 3 LEAE, la formulation proposée par les motionnaires.

5.2 Commentaire par articles du premier contre-projet :

Article 62e du premier contre-projet :

Il est proposé de déplacer la problématique des émissions de CO₂ de l'article 62e, alinéa 3 LEAE, pour en faire un article à part entière, l'article 62i (nouveau).

Article 62i du premier contre-projet :

Afin d'éviter toute ambiguïté, il est rappelé (alinéa 1) que le respect des limitations en matière d'émissions de CO₂ est une condition d'obtention de l'identifiant que doivent arborer les véhicules destinés au transport de personnes à titre professionnel en application de l'article 62e, alinéa 7 LEAE.

A partir du 1^{er} janvier 2030 (alinéa 2), la limite fixée à 118 grammes de CO₂/km (calculée selon la norme WLTP¹) s'applique à tous les véhicules de cinq places mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} janvier 2030. La limite ne s'applique toutefois pas aux véhicules mis en circulation jusqu'au 31 décembre 2029, ni aux véhicules de plus de cinq places mis en circulation après le 1^{er} janvier 2030. La fixation de la limite à 118 grammes de CO₂/km a pour conséquence la non reprise des valeurs-cibles prévues dans la LCO₂, qui sont passées au 1^{er} janvier 2025 de 118 grammes de CO₂/km à 93,6 grammes de CO₂/km.

A partir du 1^{er} janvier 2035 (alinéa 3), la limite fixée à 0 grammes de CO₂/km s'applique à tous les véhicules, quelle que soit la date de leur mise en circulation et le nombre de places de ceux-ci.

5.3 Commentaire par article du second contre-projet

Article 62e du second contre-projet

Le texte est le même que celui du premier contre-projet.

Article 62i du second contre-projet

L'alinéa 1 reprend le texte de l'article 18, alinéa 2 de la LTVTC du canton de Genève. Il prévoit qu'à compter du 1^{er} janvier 2028 les nouveaux véhicules ne doivent plus émettre de CO₂ et qu'à compter du 1^{er} juillet 2030, plus aucun véhicule ne doit émettre de CO₂.

¹ Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP). Il s'agit d'une procédure d'homologation internationale plus réaliste que son prédécesseur New European Driving Cycle (NEDC) pour mesurer la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et l'autonomie des véhicules légers (VP, VUL) en simulant des conditions de conduite réelles et dynamiques.

Texte actuel	Réponse à la Motion	Premier contre-projet du Conseil d'Etat	Second contre-projet du Conseil d'Etat
<p>Art. 62e LEAE - Autorisations</p> <p>¹ Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit notamment fournir à l'autorité compétente toute information attestant de son assujettissement à l'assurance vieillesse et survivants (AVS), de son respect aux dispositions du droit du travail, de la conclusion d'une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que de l'absence de condamnations à raison d'infractions pénales graves et intentionnelles protégeant l'intégrité physique ou sexuelle, d'infractions à la LFStup, d'infraction à la législation sur la circulation routière. L'autorité compétente vérifie que l'immatriculation du véhicule corresponde à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).</p>	<p>Art. 62e LEAE – Autorisations [Sans changement]</p> <p>1 [Sans changement]</p>	<p>Art. 62e LEAE Autorisations [Sans changement]</p> <p>1 [Sans changement]</p>	<p>Art. 62^e LEAE Autorisations [Sans changement]</p> <p>1 [Sans changement]</p>
<p>² Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit fournir à l'autorité compétente les modèles de contrats. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les contrats en vigueur. Ceux-ci sont soumis à la forme écrite, au droit suisse et prévoient un for en Suisse. Le requérant devra suivre une formation portant sur le cadre légal cantonal dont le département fixe les modalités.</p>	<p>2 [Sans changement]</p>	<p>2 [Sans changement]</p>	<p>2 [Sans changement]</p>

<p>³ Le requérant fournit à l'autorité compétente la preuve que les taxis et les VTC respectent les limitations d'émissions de CO2 établies dans le règlement d'exécution, au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les documents attestant du respect de ces limitations.</p>	<p>3 Le requérant fournit à l'autorité compétente la preuve que les taxis et les VTC respectent la limitation d'émissions de CO2 de 118g/km (calculée selon la norme WLTP) d'ici le 1er janvier 2030, et n'émettent plus de CO2 d'ici le 1er janvier 2035. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les documents attestant du respect de ces limitations.</p>	<p>3 [Abrogé]</p>	<p>3 [Abrogé]</p>
<p>⁴ Durant toute la durée de la validité de l'autorisation, le département est habilité à vérifier si les conditions d'octroi, notamment l'assujettissement à l'AVS, sont remplies. Il peut consulter les registres officiels correspondants à cet effet.</p>	<p>4 [Sans changement]</p>	<p>4 [Sans changement]</p>	<p>4 [Sans changement]</p>
<p>⁵ Les autorisations accordées sont valables sur l'entier du territoire cantonal sous réserve des règles communales prévues conformément à l'article 74a.</p>	<p>5 [Sans changement]</p>	<p>5 [Sans changement]</p>	<p>5 [Sans changement]</p>
<p>⁶ Le département reconnaît les autorisations délivrées par un autre canton aux conditions du droit fédéral. Si les exigences fixées par le canton d'origine pour l'octroi de l'autorisation sont inférieures à celles du droit vaudois, le département veille à ce que les conditions manquantes soient remplies avant de délivrer ou renouveler les autorisations</p>	<p>6 [Sans changement]</p>	<p>6 [Sans changement]</p>	<p>6 [Sans changement]</p>

7 Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) arborent un identifiant.	7 [Sans changement]	7 [Sans changement]	7 [Sans changement]
8 Le règlement d'exécution fixe les modalités.	8 [Sans changement]	8 [Sans changement]	8 [Sans changement]
		Art. 62i [nouveau] - Emissions de CO₂ des véhicules servant au transport de personnes à titre professionnel	Art. 62i [nouveau] - Emissions de CO₂ des véhicules servant au transport de personnes à titre professionnel
		¹ Pour obtenir un identifiant leur permettant d'utiliser un véhicule pour le transport de personnes à titre professionnel, les entreprises doivent démontrer que ledit véhicule respecte les limites maximum d'émissions de CO ₂ fixées aux alinéas suivants.	¹ <i>Pour obtenir un identifiant leur permettant d'utiliser un véhicule pour le transport de personnes à titre professionnel, les entreprises doivent démontrer que ledit véhicule respecte les limites d'émissions de CO₂ suivantes :</i> <i>a. les voitures mises en circulation dès le 1er janvier 2028 ne doivent pas émettre de CO₂ ;</i> <i>b. toutes les voitures circulant dès le 1er juillet 2030 ne doivent pas émettre de CO₂.</i>
		² A compter du 1 ^{er} janvier 2030, peuvent seuls obtenir un identifiant et être utilisés pour le transport de personnes à titre professionnel :	

		a. les véhicules jusqu'à 5 places au maximum (chauffeur compris) mis en circulation pour la première fois jusqu'au 31 décembre 2029 ;	
		b. les véhicules jusqu'à 5 places au maximum (chauffeur compris) mis en circulation pour la première fois à partir du 1 ^{er} janvier 2030, et dont la valeur maximale des émissions est de 118 grammes de CO ₂ /km (calculée selon la norme WLTP) ;	
		c. les véhicules de 6 à 9 places au maximum (chauffeur compris), quelle que soit leur date de mise en circulation.	
		³ A compter du 1 ^{er} janvier 2035, seuls les véhicules qui n'émettent plus de CO ₂ (0g de CO ₂ /km) peuvent obtenir un identifiant.	

6. CONSEQUENCES

6.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

Tant le projet de loi que les contre-projets entraineront une modification partielle du règlement du 11 décembre 2019 sur le transport de personnes à titre professionnel (RTTP ; BLV 740.25) et notamment de son article 20.

Dans le cadre du présent rapport, il n'est pas donné suite à la demande du motionnaire de modifier l'article 20 RTTP car il ne s'agit pas d'une compétence du Grand Conseil de procéder à une modification d'un règlement.

6.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Néant.

6.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique

Néant.

6.4 Personnel

L'adaptation de la loi nécessitera de traiter les dossiers de quelque 3500 véhicules destinés au transport de personnes à titre professionnel et actuellement au bénéfice d'un macaron. La mise en place de ces nouvelles dispositions légales nécessitera l'engagement de personnel supplémentaire à la PCC, estimé à 2.0 ETP (soit 1.0 ETP de juriste et 1.0 ETP de gestionnaire de dossiers).

6.5 Communes

Néant.

6.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

A partir de 2035, les émissions de CO₂ de tous les véhicules destinés au transport de personnes à titre professionnel passera à 0g de CO₂/km.

6.7 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

6.8 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

6.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

6.10 Incidences informatiques

Néant.

6.11 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

6.12 Simplifications administratives

Néant.

6.13 Protection des données

Néant.

6.14 Autres

Néant.

7. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil :

- d'accepter le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion Philippe Jobin et consorts – Modifier les articles 62e al. 3 LEAE et 20 RTTP pour permettre une transition réaliste et économiquement viable vers des véhicules moins polluants pour les entreprises de transport professionnel dans le canton de Vaud (24_MOT_37) ;
- de refuser le projet répondant directement à la motion Jobin et modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE ; BLV 930.01) ;
- d'adopter le premier ou le second contre-projet du Conseil d'Etat modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE ; BLV 930.01).

ANNEXES

- Projet de loi portant modification partielle de la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE ; BLV 930.01) (Réponse à la motion Jobin)
- Projet de loi portant modification partielle de la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE ; BLV 930.01) (Premier contre-projet du Conseil d'Etat)
- Projet de loi portant modification partielle de la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE ; BLV 930.01) (Second contre-projet du Conseil d'Etat)

PROJET DE LOI
modifiant celle du 31 mai 2005 sur l'exercice
des activités économiques
(réponse à la motion)
du 13 mai 2026

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

décète

Article Premier

¹ La loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques est modifiée comme il suit :

Art. 62e Autorisations

¹ Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit notamment fournir à l'autorité compétente toute information attestant de son assujettissement à l'assurance vieillesse et survivants (AVS), de son respect aux dispositions du droit du travail, de la conclusion d'une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que de l'absence de condamnations à raison d'infractions pénales graves et intentionnelles protégeant l'intégrité physique ou sexuelle, d'infractions à la LFStup, d'infraction à la législation sur la circulation routière. L'autorité compétente vérifie que l'immatriculation du véhicule correspond à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).

² Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit fournir à l'autorité compétente les modèles de contrats. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les contrats en vigueur. Ceux-ci sont soumis à la forme écrite, au droit suisse et prévoient un for en Suisse. Le requérant devra suivre une formation portant sur le cadre légal cantonal dont le département fixe les modalités.

³ Le requérant fournit à l'autorité compétente la preuve que les taxis et les VTC respectent les limitations d'émissions de CO₂ établies dans le règlement d'exécution, au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les documents attestant du respect de ces limitations.

⁴ Durant toute la durée de la validité de l'autorisation, le département est habilité à vérifier si les conditions d'octroi, notamment l'assujettissement à l'AVS, sont remplies. Il peut consulter les registres officiels correspondants à cet effet.

Art. 62e Sans changement

¹ Sans changement.

² Sans changement.

³ Le requérant fournit à l'autorité compétente la preuve que les taxis et les VTC respectent la limitation d'émissions de CO₂ de 118g/km (calculée selon la norme WLTP) d'ici le 1er janvier 2030, et n'émettent plus de CO₂ d'ici le 1er janvier 2035. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les documents attestant du respect de ces limitations.

⁴ Sans changement.

⁵ Les autorisations accordées sont valables sur l'entier du territoire cantonal sous réserve des règles communales prévues conformément à l'article 74a.

⁵ Sans changement.

⁶ Le département reconnaît les autorisations délivrées par un autre canton aux conditions du droit fédéral. Si les exigences fixées par le canton d'origine pour l'octroi de l'autorisation sont inférieures à celles du droit vaudois, le département veille à ce que les conditions manquantes soient remplies avant de délivrer ou renouveler les autorisations.

⁶ Sans changement.

⁷ Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) arborent un identifiant.

⁷ Sans changement.

⁸ Le règlement d'exécution fixe les modalités.

⁸ Sans changement.

Art. 2

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi, qui est sujette au référendum facultatif.

² Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

PROJET DE LOI
modifiant celle du 31 mai 2005 sur l'exercice
des activités économiques
(Premier contre-projet du Conseil d'Etat)
du 13 mai 2026

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

décète

Article Premier

¹ La loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques est modifiée comme il suit :

Art. 62e Autorisations

¹ Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit notamment fournir à l'autorité compétente toute information attestant de son assujettissement à l'assurance vieillesse et survivants (AVS), de son respect aux dispositions du droit du travail, de la conclusion d'une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que de l'absence de condamnations à raison d'infractions pénales graves et intentionnelles protégeant l'intégrité physique ou sexuelle, d'infractions à la LFStup, d'infraction à la législation sur la circulation routière. L'autorité compétente vérifie que l'immatriculation du véhicule correspond à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).

² Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit fournir à l'autorité compétente les modèles de contrats. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les contrats en vigueur. Ceux-ci sont soumis à la forme écrite, au droit suisse et prévoient un for en Suisse. Le requérant devra suivre une formation portant sur le cadre légal cantonal dont le département fixe les modalités.

³ Le requérant fournit à l'autorité compétente la preuve que les taxis et les VTC respectent les limitations d'émissions de CO2 établies dans le règlement d'exécution, au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les documents attestant du respect de ces limitations.

⁴ Durant toute la durée de la validité de l'autorisation, le département est habilité à vérifier si les conditions d'octroi, notamment l'assujettissement à l'AVS, sont remplies. Il peut consulter les registres officiels correspondants à cet effet.

Art. 62e Sans changement

¹ Sans changement.

² Sans changement.

³ [Abrogé]

⁴ Sans changement.

⁵ Les autorisations accordées sont valables sur l'entier du territoire cantonal sous réserve des règles communales prévues conformément à l'article 74a.

⁶ Le département reconnaît les autorisations délivrées par un autre canton aux conditions du droit fédéral. Si les exigences fixées par le canton d'origine pour l'octroi de l'autorisation sont inférieures à celles du droit vaudois, le département veille à ce que les conditions manquantes soient remplies avant de délivrer ou renouveler les autorisations.

⁷ Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) arborent un identifiant.

⁸ Le règlement d'exécution fixe les modalités.

⁵ Sans changement.

⁶ Sans changement.

⁷ Sans changement.

⁸ Sans changement.

Art. 62i Emissions de CO₂ des véhicules servant au transport de personnes à titre professionnel

¹ Pour obtenir un identifiant leur permettant d'utiliser un véhicule pour le transport de personnes à titre professionnel, les entreprises doivent démontrer que ledit véhicule respecte les limites maximum d'émissions de CO₂ fixées aux alinéas suivants.

² A compter du 1^{er} janvier 2030, seuls peuvent obtenir un identifiant et être utilisés pour le transport de personnes à titre professionnel :

- a. les véhicules jusqu'à 5 places au maximum (chauffeur compris) mis en circulation pour la première fois jusqu'au 31 décembre 2029 ;
- b. les véhicules jusqu'à 5 places au maximum (chauffeur compris) mis en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 2030, et dont la valeur maximale des émissions est de 118 grammes de CO₂/km (calculée selon la norme WLTP) ;

- c. les véhicules de 6 à 9 places au maximum (chauffeur compris), quelle que soit leur date de mise en circulation.

³ A compter du 1^{er} janvier 2035, seuls les véhicules qui n'émettent pas de CO₂ (0g de CO₂/km) peuvent obtenir un identifiant.

Art. 2

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi, qui est sujette au référendum facultatif.

² Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur

PROJET DE LOI
modifiant celle du 31 mai 2005 sur l'exercice
des activités économiques (Second contre-
projet du Conseil d'Etat)
du 13 mai 2026

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

décète

Article Premier

¹ La loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques est modifiée comme il suit :

Art. 62e Autorisations

¹ Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit notamment fournir à l'autorité compétente toute information attestant de son assujettissement à l'assurance vieillesse et survivants (AVS), de son respect aux dispositions du droit du travail, de la conclusion d'une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que de l'absence de condamnations à raison d'infractions pénales graves et intentionnelles protégeant l'intégrité physique ou sexuelle, d'infractions à la LFStup, d'infraction à la législation sur la circulation routière. L'autorité compétente vérifie que l'immatriculation du véhicule correspond à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).

² Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit fournir à l'autorité compétente les modèles de contrats. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les contrats en vigueur. Ceux-ci sont soumis à la forme écrite, au droit suisse et prévoient un for en Suisse. Le requérant devra suivre une formation portant sur le cadre légal cantonal dont le département fixe les modalités.

³ Le requérant fournit à l'autorité compétente la preuve que les taxis et les VTC respectent les limitations d'émissions de CO2 établies dans le règlement d'exécution, au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les documents attestant du respect de ces limitations.

⁴ Durant toute la durée de la validité de l'autorisation, le département est habilité à vérifier si les conditions d'octroi, notamment l'assujettissement à l'AVS, sont remplies. Il peut consulter les registres officiels correspondants à cet effet.

Art. 62e Titre Sans changement

¹ Sans changement.

² Sans changement.

³ [Abrogé]

⁴ Sans changement.

⁵ Les autorisations accordées sont valables sur l'entier du territoire cantonal sous réserve des règles communales prévues conformément à l'article 74a.

⁶ Le département reconnaît les autorisations délivrées par un autre canton aux conditions du droit fédéral. Si les exigences fixées par le canton d'origine pour l'octroi de l'autorisation sont inférieures à celles du droit vaudois, le département veille à ce que les conditions manquantes soient remplies avant de délivrer ou renouveler les autorisations.

⁷ Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) arborent un identifiant.

⁸ Le règlement d'exécution fixe les modalités.

⁵ Sans changement.

⁶ Sans changement.

⁷ Sans changement.

⁸ Sans changement.

Art. 62i Emission de CO₂ des véhicules servant au transport de personnes à titre professionnel

¹ Pour obtenir un identifiant leur permettant d'utiliser un véhicule pour le transport de personnes à titre professionnel, les entreprises doivent démontrer que ledit véhicule respecte les limites d'émissions de CO₂ suivantes :

- a. les voitures mises en circulation dès le 1^{er} janvier 2028 ne doivent pas émettre de CO₂ ;
- b. toutes les voitures circulant dès le 1^{er} juillet 2030 ne doivent pas émettre de CO₂.

Art. 2

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi, qui est sujette au référendum facultatif.

² Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.