



N° 2046

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 juin 2014.

PROPOSITION DE LOI

relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Bruno LE ROUX, Thomas THEVENOUD et les membres du groupe socialiste, républicain et citoyen (1) et apparentés (2),
députés.

(1) *Ce groupe est composé de Mesdames et Messieurs* : Ibrahim Aboubacar, Patricia Adam, Sylviane Alaux, Jean-Pierre Allossery, Pouria Amirshahi, François André, Nathalie Appéré, Christian Assaf, Pierre Aylagas, Jean-Marc Ayrault, Alexis Bachelay, Guillaume Bachelay, Jean-Paul Bacquet, Gérard Bapt, Ericka Bareigts, Claude Bartolone, Christian Bataille, Delphine Batho, Marie-Noëlle Battistel, Laurent Baumel, Philippe Baumel, Nicolas Bays, Catherine Beaubatie, Jean-Marie Beffara, Luc Belot, Karine Berger, Gisèle Biémouret, Philippe Bies, Erwann Binet, Jean-Pierre Blazy, Yves Blein, Patrick Bloche, Daniel Boissérie, Pascale Boistard, Christophe Borgel, Florent Boudié, Marie-Odile Bouillé, Christophe Bouillon, Brigitte Bourguignon, Malek Boutih, Kheira Bouziane, Emeric Bréhier, Jean-Louis Bricout, Jean-Jacques Bridey, François Brottes, Isabelle Bruneau, Gwenegan Bui, Sabine Buis, Jean-Claude Buisine, Sylviane Bulteau, Vincent Burroni, Alain Calmette, Jean-Christophe Cambadélis, Colette Capdevielle, Yann Capet, Christophe Caresche, Marie-Arlette Carlotti,

Fanélie Carrey-Conte, Martine Carrillon-Couvreur, Christophe Castaner, Laurent Cathala, Jean-Yves Caullet, Nathalie Chabanne, Guy Chambefort, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Anne Chapdelaine, Dominique Chauvel, Pascal Cherki, Jean-David Ciot, Alain Claeys, Jean-Michel Clément, Marie-Françoise Clergeau, Philip Cordery, Valérie Corre, Jean-Jacques Cotel, Catherine Coutelle, Jacques Cresta, Pascale Crozon, Seybah Dagoma, Yves Daniel, Carlos Da Silva, Pascal Deguilhem, Michèle Delaunay, Guy Delcourt, Carole Delga, Sébastien Denaja, Françoise Descamps-Crosnier, Sophie Dessus, Jean-Louis Destans, Michel Destot, Fanny Dombre Coste, René Dosière, Philippe Doucet, Sandrine Doucet, Françoise Dubois, Jean-Pierre Dufau, Anne-Lise Dufour-Tonini, Françoise Dumas, William Dumas, Jean-Louis Dumont, Laurence Dumont, Jean-Paul Dupré, Yves Durand, Philippe Duron, Olivier Dussopt, Henri Emmanuelli, Corinne Erhel, Sophie Errante, Marie-Hélène Fabre, Alain Fauré, Martine Faure, Olivier Faure, Matthias Fekl, Hervé Féron, Richard Ferrand, Hugues Fourage, Jean-Marc Fournel, Michèle Fournier-Armand, Michel Françaix, Christian Franqueville, Jean-Claude Fruteau, Jean-Louis Gagnaire, Geneviève Gaillard, Yann Galut, Guillaume Garot, Hélène Geoffroy, Jean-Marc Germain, Jean-Patrick Gille, Jean Glavany, Daniel Goldberg, Geneviève Gosselin-Fleury, Pascale Got, Marc Goua, Linda Gourjade, Laurent Grandguillaume, Estelle Grelier, Jean Grellier, Élisabeth Guigou, Thérèse Guilbert, Chantal Guittet, David Habib, Razzy Hammadi, Mathieu Hanotin, Joëlle Huillier, Sandrine Hurel, Monique Iborra, Françoise Imbert, Michel Issindou, Éric Jalton, Serge Janquin, Henri Jibrayel, Régis Juanico, Armand Jung, Laurent Kalinowski, Marietta Karamanli, Philippe Kemel, Chaynesse Khirouni, Bernadette Laclais, Conchita Lacuey, François Lamy, Anne-Christine Lang, Colette Langlade, Jean Launay, Pierre Léautey, Pierre-Yves Le Borgn', Jean-Yves Le Bouillonnet, Patrick Lebreton, Gilbert Le Bris, Anne-Yvonne Le Dain, Jean-Yves Le Déaut, Viviane Le Dissez, Michel Lefait, Dominique Lefebvre, Annick Le Loch, Patrick Lemasle, Catherine Lemorton, Christophe Léonard, Annick Lepetit, Jean-Pierre Le Roch, Bruno Le Roux, Arnaud Leroy, Michel Lesage, Bernard Lesterlin, Michel Liebgott, Martine Lignières-Cassou, Audrey Linkenheld, François Loncle, Lucette Lousteau, Victorin Lurel, Jean-Pierre Maggi, Jean-Philippe Malle, Thierry Mandon, Jacqueline Maquet, Marie-Lou Marcel, Jean-René Marsac, Philippe Martin, Martine Martinel, Frédéric Massat, Sandrine Mazetier, Michel Ménard, Patrick Mennucci, Kléber Mesquida, Pierre Moscovici, Pierre-Alain Muet, Philippe Nauche, Nathalie Nieson, Philippe Noguès, Robert Olive, Maud Olivier, Monique Orphé, Michel Pajon, Luce Pane, Christian Paul, Rémi Pavvros, Germinal Peiro, Jean-Claude Perez, Sébastien Pietrasanta, Martine Pinville, Christine Pires Beaune, Philippe Plisson, Élisabeth Pochon, Pascal Popelin, Dominique Potier, Émilienne Poumirol, Michel Pouzol, Patrice Prat, Christophe Premat, Joaquim Pueyo, François Pupponi, Catherine Quéré, Valérie Rabault, Monique Rabin, Dominique Raimbourg, Marie Récalde, Marie-Line Reynaud, Eduardo Rihan Cypel, Denys Robiliard, Alain Rodet, Marcel Rogemont, Frédéric Roig, Barbara Romagnan, Bernard Roman, Gwendal Rouillard, René Rouquet, Alain Rousset, Béatrice Santais, Odile Saugues, Gilbert Sauvan, Gilles Savary, Gérard Sebaoun, Christophe Sirugue, Julie Sommaruga, Suzanne Tallard, Pascal Terrasse, Gérard Terrier, Thomas Thévenoud, Sylvie Tolmont, Jean-Louis Touraine, Stéphane Travert, Catherine Troallic, Cécile Untermaier, Jean-Jacques Urvoas, Daniel Vaillant, Jacques Valax, Clotilde Valter, Michel Vauzelle, Olivier Véran, Fabrice Verdier, Michel Vergnier, Alain Vidalies, Patrick Vignal, Jean-Michel Villaumé, Jean Jacques Vlody, Paola Zanetti.

(2) Dominique Baert, Serge Bardy, Marie-Françoise Bechtel, Chantal Berthelot, Jean-Luc Bleunven, Guy-Michel Chauveau, Yves Goasdoué, Édith Gueugneau, Christian Hutin, Jean-Luc Laurent, Annie Le Houerou, Serge Letchimy, Gabrielle Louis-Carabin, Hervé Pellois, Napole Polutélé, Boinali Said.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'offre de transport léger de personnes a été historiquement organisée autour des taxis, tout particulièrement en zone urbaine. Traditionnellement, le taxi était hélé sur la voie publique ou pris en station. Cette tradition de recherche du client sur la voie publique est communément appelée la « maraude ». Cette pratique est à la base de la réglementation de la profession qui repose sur l'autorisation de stationnement (ADS, plus communément appelée licence) sur la voie publique, délivrée par l'autorité administrative communale compétente en termes de voirie, à l'exception des gares et aéroports. À Paris, la préfecture de police délivre ces autorisations dans l'aire géographique des taxis parisiens au titre de l'autorité communale que lui confère la loi. Cette régulation se justifiait, et se justifie toujours, à la fois pour des raisons d'ordre public et de concurrence. L'occupation de la voie publique, l'impossibilité de mettre en concurrence la voiture qu'on hèle dans la rue et la nécessité d'éviter la négociation des tarifs à la vitre du taxi ont rendu nécessaire le contrôle du nombre d'autorisations de stationnement et la réglementation tarifaire.

À partir des années 1960, l'exercice du métier de taxi a évolué avec le développement des technologies, qui a conduit à la création des radio-taxis. La réservation préalable est devenue plus facile et progressivement essentielle pour les taxis. Hors des grandes métropoles, des gares et des aéroports, les taxis ne sont pas en attente de clientèle mais contactés directement par téléphone ou par internet. Ce constat est renforcé en province, notamment pour le transport de malades assis.

Une rupture importante est intervenue avec la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, avec la création d'un nouveau régime de transport léger de personnes : les véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC). Le projet de loi de 2009 a été présenté aux parlementaires comme une modernisation et une simplification du régime de la grande remise. En réalité, cette loi a introduit des dispositions qui vont bien au-delà de la modernisation de la grande remise, avec sa clientèle haut de gamme. De surcroît, le développement des usages liés à l'équipement massif par les usagers du smartphone a accru l'offre de VTC. En trois ans, de 2010 à 2013, le nombre d'immatriculations à Atout France d'entreprises VTC a été multiplié par 4,6 pour atteindre en janvier 2014 le chiffre de 7 213 entreprises. Ce développement témoigne d'un décalage entre l'offre

de transport des métropoles françaises, notamment en région parisienne, et celle des grandes villes d'autres pays, où le nombre de véhicules (taxis et VTC) par habitant est très supérieur. Cette faible utilisation ne trouve pas son origine dans une plus grande utilisation des transports en commun mais dans une plus grande utilisation des véhicules individuels.

Le développement de l'offre VTC est accompagné d'un manque de suivi de l'activité en raison de la simplification des démarches d'immatriculation. C'est pourquoi, en dehors de la région parisienne et de quelques métropoles, un rapide sondage a montré qu'une partie des inscriptions ne correspondaient pas à une réelle activité VTC, mais à des « autorisations dormantes ». Dans le domaine du transport léger de voyageurs, la loi de 2009 a mis en place un dispositif très souple, plus qu'à Londres par exemple. À ce titre, un rapport de notre Assemblée en 2011¹ relève qu'il semble « *aberrant qu'Atout France ne soit pas en mesure de contrôler le nombre de chauffeurs et le nombre de véhicules dont dispose un exploitant immatriculé, l'absence de contrôle ouvrant la voie, par le biais du nouveau dispositif à une dérégulation excessive du secteur du transport routier de personnes avec chauffeur* ». De surcroît, un rapport du Sénat en 2013 sur l'application de la loi de 2009 affirme que cette réforme « *semble marquée du sceau d'une déréglementation radicale qui a provoqué une multiplication du nombre d'acteurs et conduit à des dysfonctionnements concurrentiels menaçant le secteur d'une profonde déstructuration* »².

Le modèle économique des néo-VTC (différents des anciennes grandes remises) repose sur des centrales de réservation qui mettent en relation des clients avec un pool de chauffeurs bénéficiant d'un statut d'indépendant et qui possèdent le plus souvent leur propre véhicule. Comme pour les taxis, ces centrales de réservation, se rémunèrent généralement auprès des chauffeurs ; ces derniers ont par ailleurs une clientèle propre ou contractualisent avec plusieurs centrales. Les VTC bénéficient également d'applications *smartphone* très ergonomiques, qui mettent en œuvre des algorithmes de mise en relation très efficace, dont ne disposent pas, ou très partiellement, les taxis.

¹ Rapport d'information du 15 juin 2011 sur la mise en application de la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, Jean-Louis Léonard et Pascale Got. « Tourisme une place de leader à reconquérir ».

² Rapport d'information n° 45 (2013-2014) de Luc Carvounas, Louis Nègre et Jean-Jacques Lasserre au nom de la commission des affaires économiques et de la commission pour le contrôle de l'application des lois. 8 octobre 2013.

Le Gouvernement, en 2013, a adopté diverses mesures, conscient de la nécessité de rétablir un équilibre entre les règles visant les taxis et celles visant les VTC³.

Toutefois, la suspension en référé le 5 février 2014 par le Conseil d'État du décret n° 2013-1251 du 27 décembre 2013 qui prévoyait un délai minimum de quinze minutes entre la réservation et la prise en charge du client par le VTC, les transports à moto et les taxis travaillant hors de leur zone géographique, a été à l'origine d'actions de la part des chauffeurs de taxis sur la métropole parisienne et dans quelques villes de province. C'est pourquoi, par une lettre de mission du 13 février, le Premier ministre m'a confié une mission de concertation afin « *de clarifier les obligations et les droits de chacun, pour organiser durablement le secteur et pour garantir une concurrence équilibrée.* »⁴

Les échanges avec les acteurs, comme les constats effectués lors des opérations de contrôle⁵ démontrent bien que les activités de transport des VTC ne se font pas toujours dans le respect des règles, pourtant peu contraignantes, du code du tourisme. Une société américaine du nom d'UBER, qui n'est pas transporteur mais entreprise de mise en relation entre des conducteurs et des clients, fait l'objet d'une procédure judiciaire de la part des services de l'État pour avoir mis en place une offre particulière UBER-POP qui s'apparente à une activité de taxi clandestin. Il s'agit en fait d'une activité de transport public non autorisée ne pouvant être qualifiée de covoiturage et dont les conducteurs risquent des sanctions pénales. De surcroît, cette société américaine pratique de l'optimisation

³ Décrets n° 2013-690 du 30 juillet 2013 relatif au transport de personnes avec conducteur et n° 2013-1251 du 27 décembre 2013 relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur) vont préciser les conditions d'exploitation des voitures de tourisme avec chauffeur, clarifier les modalités de justification de la réservation préalable et renforcer les conditions d'accès à la profession de conducteur de VTC dont les conditions d'honorabilité.

Loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation, dans ses articles 134 et 135 aligne les sanctions à l'encontre des VTC, qui ne respectent pas les dispositions de la loi de 2009, sur les règles applicables aux taxis : un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende avec des peines complémentaires de suspension pour 5 ans du permis de conduire et d'immobilisation et confiscation du véhicule.

Décret n° 2014-344 du 26 mars 2014 précise la durée maximale de stationnement dans les gares et aéroports des véhicules (taxis, VTC et motos) réservés.

⁴ Lettre de mission du Premier ministre n° 229/14 SG du 13 février 2014.

⁵ Une circulaire du 7 mars 2014 signée par sept ministres, a demandé aux préfetures et aux services concernés d'organiser des contrôles ciblés sur les VTC. Sur un total de 33 départements les plus urbains, 92 opérations de contrôle ont été organisées, portant sur 35 sociétés et sur 1 162 véhicules. 192 infractions ont été relevées dont 62 concernant les VTC. Par ailleurs, la préfecture de police a constaté dans la zone des taxis parisiens une hausse de 108 % des infractions mettant en cause des VTC. Dans quatre opérations de grande ampleur 6 VTC et transporteurs de passagers en motos ont été verbalisés en utilisant les nouvelles dispositions de la loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation.

fiscale et sa tarification VTC s'apparente à celle des taxis, sans transparence sur les prix pratiqués. Tous ces constats plaident pour que le législateur instaure des règles adaptées encadrant cette nouvelle activité de transport que sont les VTC. Au-delà des VTC, les opérations menées par les forces de l'ordre ont montré la nécessité de renforcer l'arsenal juridique des corps de contrôle afin de mieux lutter contre le transport clandestin.

Le jeudi 24 avril, j'ai remis mon rapport au Premier ministre, avec 30 propositions. Durant la mission de deux mois, j'ai auditionné l'ensemble des acteurs du secteur des taxis et VTC comme les administrations concernées. Les propositions du rapport « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France » répondent, de manière équilibrée, aux problèmes posés par l'émergence d'un nouvel acteur dans le transport léger de personnes, mais aussi à la nécessité de moderniser la profession de taxi.

Ce rapport préconise une première série de mesures visant à moderniser la profession de taxi, qui doit s'adapter aux nouveaux besoins de la clientèle. L'avenir de la profession de taxi est en effet étroitement lié à la capacité des professionnels du secteur à répondre aux nouvelles exigences de la clientèle. D'autant que, dans une agglomération comme celle de la région parisienne, les taxis constituent la vitrine de la capitale et le premier contact avec notre pays pour des touristes étrangers. Ces mesures visent également à permettre aux chauffeurs d'avoir un accès plus rapide aux autorisations de stationnement. En région parisienne notamment, la situation des locataires a fait l'objet d'une attention particulière, avec des propositions concrètes visant à améliorer leurs revenus. Dans les analyses nationales que nous faisons sur le secteur des taxis, il faut toujours faire la distinction entre les taxis parisiens, les taxis dans les métropoles de province et le maillage du milieu rural, avec des entreprises dont les recettes sont constituées à plus de 80 % par le transport de malades assis pris en charge par l'assurance maladie. Une deuxième série de mesures vise à instaurer des règles du jeu plus claires, plus simples et plus facilement contrôlables pour les VTC, tout en luttant plus efficacement contre les activités illégales. L'objectif est de mieux protéger le consommateur, en améliorant les règles tarifaires, mais aussi les personnes, notamment avec un meilleur contrôle des assurances. Ces mesures visent aussi à responsabiliser les intermédiaires mettant en relation chauffeurs et clients. Elles ont enfin pour objectif de clarifier la gouvernance du transport léger de personne et d'améliorer le processus d'immatriculation.

Cette proposition de loi a pour vocation à mettre en œuvre les propositions de niveau législatif de ce rapport, qui sont détaillées ci-après. Les mesures de niveau réglementaire, en particulier en matière de tarification ou de formation des conducteurs, feront l'objet d'une mise en œuvre rapide par le Gouvernement à la suite de l'adoption de ce texte. Signalons toutefois que le transfert de la compétence taxis aux métropoles, y compris pour les taxis parisiens, que j'appelle de mes vœux à la proposition n° 24, fera l'objet de dispositions distinctes, dans le cadre de la réforme territoriale.

L'article 1^{er} met en œuvre la première proposition du rapport en créant un « registre de disponibilité des taxis » qui garantira la mise en place de l'Open-Data « taxi ». L'institution de ce registre vise à adapter aux nouvelles technologies le monopole des taxis sur le marché de la maraude.

À cette fin, il insère deux nouveaux articles dans la section 4 du chapitre 1^{er} du code des transports, relatif à l'exécution du service des taxis. Un premier article L. 3121-11-1 institue le registre qui sera alimenté d'une part par les autorités délivrant les ADS, s'agissant du recensement des taxis, et d'autre part par les taxis s'agissant des données de géolocalisation. La diffusion des informations de cette base de données devront se conformer à la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. Un deuxième article L. 3121-11-2 interdit aux centrales de réservation d'empêcher aux taxis d'utiliser ce nouveau système ou tout système privé équivalent ; en effet, les clauses contractuelles actuelles qu'elles imposent aux taxis leur prescrivent toute utilisation d'équipements de communications électroniques. Une telle disposition est nécessaire pour permettre à chaque taxi de choisir plusieurs dispositifs de mise en relation avec les clients : *via* des centrales de réservation, *via* l'Open-Data ou encore *via* les offres privées qui ont vocation à se développer. Le taxi sera ainsi au centre d'un ensemble de dispositifs à la pointe des nouvelles technologies, qui lui sont actuellement interdits.

L'article 2 met en œuvre la proposition 3 du rapport en complétant la section 1 « Définition » du chapitre 1, relative aux taxis, par un article L. 3121-1-1. Cet article prévoit la possibilité pour les autorités qui délivrent les ADS de définir des dispositifs d'identification spécifiques au territoire ou à la zone urbaine concernée, dont la couleur du véhicule.

L'article 3 réforme le statut du locataire-taxi, comme cela été préconisé par la proposition 10 du rapport. Il ajoute dans la section 2

« Profession d'exploitant de taxi » du chapitre 1, un article L. 3121-2-1 qui précise les conditions d'exploitation d'une ADS :

- le titulaire d'une ADS délivrée avant la promulgation de la loi peut exploiter lui-même son autorisation, faire appel à des salariés ou peut faire assurer son exploitation sous la forme d'une location gérance prévue dans le code de commerce, à l'exclusion de la location ;

- les nouvelles ADS, non cessibles et renouvelables tous les 3 ans, ne pourront être exploitées que par leur titulaire conformément à l'article 4 de la proposition de loi.

En cohérence, une modification de l'article L. 144-5 du code de commerce est proposée pour ne pas imposer la règle des deux années d'exploitation d'une entreprise artisanale avant de pouvoir la mettre en location gérance. De plus, l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale est modifié afin de supprimer le régime d'exception applicable aux locataires taxis.

L'article 4 réforme la gestion des ADS taxis conformément à la proposition 11 du rapport. Une nouvelle rédaction de l'article L. 3121-2 et une modification des articles L. 3121-3 et L. 3121-5 dans la section 2 « Profession d'exploitant de taxi » du chapitre 1 :

- rendent incessibles les nouvelles autorisations de stationnement (ADS) délivrées par l'autorité administrative pour une période de trois ans renouvelable. Toutefois, le régime est inchangé pour les ADS délivrées antérieurement à la loi, avec une obligation de 15 ans d'exploitation pour la première cession à titre onéreux et 5 ans une fois la première cession intervenue ;

- précisent que les dispositions du présent article qui traitent des modifications dans l'exploitation des entreprises (cessation d'activité, fusion, décès...) ne s'appliquent pas aux nouvelles licences non cessibles instaurées par la présente loi ;

- privilégient les chauffeurs de taxis ayant 2 ans d'activité dans la profession durant les cinq dernières années, afin qu'ils puissent bénéficier d'une autorisation de stationnement (ADS). Par ailleurs, l'inscription sur une liste d'attente est restreinte à une seule liste. Enfin, un ajout au premier alinéa de l'article exclut toute indemnisation des demandeurs inscrits sur une liste d'attente.

L'article 5 interdit le cumul, pour un même conducteur, des activités de taxi et de VTC. En effet, un tel cumul n'est pas cohérent avec l'obligation pesant sur le taxi d'exploiter pleinement l'ADS qui lui est accordée.

L'article 6 supprime le dispositif issu de la loi du 22 juillet 2009 qui instaurait une inscription des entreprises de VTC auprès de l'organisme Atout France. Le code du tourisme est ainsi modifié ; notamment, le chapitre unique « Exploitant de véhicules de tourisme avec chauffeur » est supprimé. L'ensemble du dispositif, rénové par la présente loi, est ainsi transféré dans le code des transports conformément à l'objectif du rapport de rationaliser la régulation du secteur du transport léger. En cohérence, les véhicules de tourisme avec chauffeur deviennent les voitures de transport avec chauffeur.

L'article 7 prévoit de nouvelles obligations pesant spécifiquement sur les VTC (propositions 13, 14 et 18). Il insère à cet effet, au titre II de la troisième partie du code des transports, un nouveau chapitre intitulé « Voitures de transport avec chauffeur ».

Le 1° et le 2° de cet article suppriment la référence actuelle aux véhicules de tourisme avec chauffeur insérée dans le chapitre relatif aux petites remises et décalent la numérotation des articles relatifs aux sanctions afin d'y insérer ce nouveau chapitre.

Le 3° détaille le contenu de ce nouvel article :

- un premier article L. 3124 précise que ce sont non seulement les entreprises de transport mais également les centrales de réservation qui sont soumises aux nouvelles obligations ;

- la section 1 nouvellement créée refond le cadre applicable aux VTC en matière de tarification. La règle actuelle est fixée au niveau réglementaire, ce qui en fragilise la portée au regard de l'article L. 410-2 du code de commerce ; elle ne s'applique pas directement aux centrales de réservation alors que ce sont elles qui, dans la pratique, mettent en œuvre la politique tarifaire ; enfin, elle est peu protectrice des consommateurs car elle permet la tarification kilométrique, peu claire et peu prévisible pour les consommateurs. La nouvelle règle prévoit un principe simple : soit un forfait, soit une location à la durée sur le modèle des ex-grande remises, à l'exclusion de toute tarification kilométrique ;

- la section 2 nouvellement créée refond la procédure d'immatriculation, qui n'était pas satisfaisante. La mise en œuvre est

renvoyée au règlement. dans la mesure où la réforme territoriale engagée par le Gouvernement nécessite de préciser finement le nouveau dispositif et d'éviter que la fusion prochaine des régions ne conduise à la mise en place d'un dispositif qui serait remis en cause quelques années après, au détriment de la logique de simplification et de réduction des coûts qui prévaut à cette réforme ;

- cette section 2 prévoit également une nouvelle obligation de capacité financière aux exploitant VTC qui permet de rapprocher leurs obligations de celles pesant sur les LOTI ;

- la section 3 nouvellement créée met en place deux nouvelles obligations relatives aux centrales de réservation de VTC. La première est la mise en place d'une procédure déclarative, qui en vertu de la directive 2006/123/CE relatives aux services pourra s'appliquer tant aux acteurs français qu'à ceux établis hors de France et qui permettra aux pouvoirs publics de vérifier que ces centrales respectent leurs obligations. La seconde est une responsabilisation de ces acteurs, qui devront s'assurer, sur une base annuelle, que les VTC qu'ils mettent en relation avec les consommateurs respectent la réglementation ;

- la section 4 nouvellement créée reprend les obligations pesant sur les conducteurs, le certificat de qualification professionnelle prévu par le rapport relevant du niveau d'un règlement et non de la loi.

L'article 8 met en place un cadre commun à l'ensemble du transport routier léger de personnes : véhicules dits « LOTI », taxis, VTC, petite-remises et mototaxis. À cette fin, il crée, au titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, un chapitre préliminaire « Dispositions générales ».

Les 1^o et 2^o de cet article prévoient que ce nouveau chapitre s'applique au transport léger de personnes.

Le 3^o, après un premier article L. 3120 qui en définit le champ d'application, met en place trois nouveaux dispositifs prévus par les nouveaux articles L. 3120-1, -2 et -3 :

- un dispositif anti-maraude renforcé et ambitieux qui reprend et va au-delà de la proposition 19. Ce nouveau dispositif visera l'ensemble des transporteurs de manière identique (également aux taxis en dehors de leur zone de rattachement) ainsi que les éventuels racoleurs, y compris quand ces derniers procèdent par voie de communications électroniques. Toutes

les formes de maraude seront ainsi strictement proscrites, quelle que soit la technologie utilisée ;

- une coresponsabilité de plein droit, sur le modèle des agents de voyage, pour toutes les centrales de réservations (taxis, mototaxis, VTC) afin de garantir un niveau élevé de protection des consommateurs. Ces derniers pourront se retourner directement contre la centrale en cas de mauvaise exécution du contrat, ce qui est cohérent avec le fait que ce sont eux qui mettent concrètement en œuvre la politique commerciale du service ;

- une obligation d'assurance responsabilité civile pesant à la fois sur les transporteurs et sur les centrales de réservation.

L'article L. 3121-11 est également modifié afin de sanctuariser le monopole des taxis sur le marché de la maraude dans leur zone de rattachement, en cohérence avec le nouveau dispositif répressif envisagé. Cet article renvoie également à la loi du 27 janvier 2014 qui prévoit la possibilité d'un transfert sous certaines conditions de la compétence de délivrance des ADS aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

L'article 9 précise les sanctions des nouvelles dispositions visant les VTC introduites par la loi en créant une section au chapitre V du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports.

Cette nouvelle section 4 prévoit 15 000 € d'amende et 1 an d'emprisonnement en cas de non-respect des règles d'accès au marché, comme pour les taxis, les mototaxis et les petites remises.

L'article 10 met en œuvre la proposition 21 du rapport relative au renforcement de l'efficacité des contrôles.

À cette fin, il modifie l'article L. 3124-4 pour mieux préciser la qualification du délit de « faux taxi ».

Il crée une section 5, « Dispositions communes », à la suite de la section 4 créée par l'article 9, afin de sanctionner, de manière transversale et commune à tous les régimes de transport, la prise en charge illégale d'un client sur la voie publique. Le nouveau dispositif anti-maraude sera sanctionné au niveau réglementaire par des contraventions de 3^{ème} classe, qui sont particulièrement adaptées à ce type d'infraction.

Cette section 5 est complétée par un nouvel article L. 3125-15 visant spécifiquement à sanctionner les centrales de réservation organisant un système frauduleux de faux covoiturage. Si, quand il y a effectivement tromperie, de telles pratiques peuvent d'ores et déjà être appréhendées par les agents de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), il convient que la mise en place illégale d'un service de transport puisse être sanctionnée directement, sans l'intermède du code de la consommation, par les agents responsables en matière de transport et indépendamment des conditions de commercialisation du service (trompeuses ou non). La sanction prévue est alignée sur celle relative aux pratiques commerciales trompeuses, récemment relevées par la loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation à 1,5 million d'euros d'amende pour les personnes morales.

L'article 11 habilite les agents de la DGCCRF pour contrôler les dispositions qui relèvent de leur compétence (tarification des VTC et absence de clauses interdisant aux taxis de recourir aux applications de maraude électronique).

L'article 12 précise les entrées en vigueur des différentes dispositions. La majorité sera d'application immédiate :

- à l'exception de la mise en place de l'Open-Data et de la nouvelle procédure d'immatriculation des VTC pour lesquels le I et le II de l'article renvoient au règlement pour fixer la date (au plus tard au 1^{er} janvier 2015) ;

- les nouvelles obligations pesant sur les VTC s'appliqueront non seulement aux nouvelles immatriculations mais également au stock des VTC déjà immatriculés, le III prévoyant un délai de 6 mois pour se mettre en conformité ;

- le IV a le même objet s'agissant cette fois des intermédiaires, le délai étant plus court (3 mois) ;

- enfin le V prévoit que le dispositif de l'article 1^{er} visant à empêcher les centrales de réservation de taxi d'interdire à ces derniers de recourir à la maraude électronique, sera applicable aux nouveaux contrats comme aux contrats existants.

L'article 13 gage la proposition de loi au regard de l'article 40 de la Constitution.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① I. – Après l'article L. 3121-11 du code des transports, sont insérés deux articles L. 3121-11-1 et L. 3121-11-2 ainsi rédigés :
- ② « *Art. L. 3121-11-1.* – Il est institué un registre national recensant les informations relatives à l'identification, la géolocalisation, et la disponibilité des taxis. Ce registre, intitulé « registre de disponibilité des taxis », a pour finalité d'améliorer l'accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants. Il est soumis aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
- ③ « Ce registre est géré par les services de l'autorité administrative chargés de faciliter et de coordonner la mise à disposition des données publiques en vue de faciliter leur réutilisation.
- ④ « Les autorités administratives compétentes pour délivrer les autorisations de stationnement prévues à l'article L. 3121-1 sont tenues de transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à l'autorisation de stationnement lors de toute délivrance, transfert, renouvellement ou retrait.
- ⑤ « Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné à l'article L. 3121-1 peut transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à la disponibilité et à la localisation du taxi en temps réel sur l'ensemble du territoire national.
- ⑥ « Le présent article est mis en œuvre dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment s'agissant des équipements permettant la géolocalisation, des autorités participant au recueil et à l'enregistrement de ces informations et le cas échéant des informations complémentaires nécessaires au fonctionnement du registre.
- ⑦ « *Art. L. 3121-11-2.* – Un intermédiaire proposant à des clients de réserver un taxi, ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur du taxi de prendre en charge un client dont il est en quête en étant arrêté ou stationné ou en circulant sur la voie ouverte à la circulation publique, y compris

quand le client le sollicite au moyen d'un équipement de communications électroniques ou par l'intermédiaire d'un tiers.

- ⑧ « Toute clause contractuelle contraire est réputée non écrite.
- ⑨ « Les dispositions du présent article sont d'ordre public. »
- ⑩ II. – À la fin de l'article L. 3125-4 du code des transports tel qu'il résulte de la présente loi, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑪ « III. – Est puni de 15 000 euros d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3121-11-2. »

Article 2

- ① Après l'article L. 3121-1 du code des transports, il est inséré un article L. 3121-1-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3121-1-1.* – L'autorité administrative compétente pour délivrer les autorisations de stationnement peut fixer des signes distinctifs communs pour les taxis définis à l'article L. 3121-1, notamment une couleur unique. »

Article 3

- ① I. – Après l'article L. 3121-1 du code des transports, il est inséré un article L. 3121-1-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3121-1-2.* – Toute personne physique ou morale peut être titulaire de plusieurs autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1.
- ③ « Le titulaire d'une ou plusieurs autorisation de stationnement en assure l'exploitation effective et continue. Il ne peut pas assurer cette exploitation en consentant une location. S'agissant des autorisations de stationnement délivrées antérieurement à la publication de la loi n° du _____, il peut :
- ④ « 1° Avoir recours à des salariés,
- ⑤ « 2° Ou recourir à la location-gérance au sens des articles 144-1 et suivants du code de commerce. »

- ⑥ II. – L'article L. 144-5 du code de commerce est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « 10° Aux titulaires d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 du code des transports en vue d'assurer l'exploitation de cette autorisation conformément à l'article L. 3121-1-2 du même code. »
- ⑧ III. – Le 7° de l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale est complété par les mots : « et lorsque que ces derniers ne sont pas des locataires-gérants au sens des articles L. 144-1 et suivants du code de commerce ».

Article 4

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 3121-2 est ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 3121-2.* – L'autorisation de stationnement prévue par l'article L. 3121-1 est incessible et a une durée de validité de trois ans renouvelable dans des conditions fixées par un décret.
- ④ « Toutefois, le titulaire d'une autorisation de stationnement délivrée antérieurement à la publication de la loi n° du a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative compétente pour délivrer celle-ci. Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de quinze ans à compter de sa date de délivrance ou de cinq ans une fois la première mutation intervenue. »
- ⑤ 2° L'article L. 3121-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « Toutefois les dispositions de cet article ne s'appliquent pas aux autorisations de stationnement délivrées postérieurement à la publication de la loi n° du . »
- ⑦ 3° L'article L. 3121-5 est ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 3121-5.* – La délivrance de nouvelles autorisations par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations précédemment délivrées ou des demandeurs inscrits sur liste d'attente.

- ⑨ « Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques. Nul ne peut s'inscrire sur plus d'une liste d'attente. Les candidats à l'inscription sur liste d'attente doivent être titulaires d'une carte professionnelle prévue à l'article L. 3121-10 en cours de validité délivrée par le préfet du département où l'autorisation de stationnement est demandée.
- ⑩ « Seuls peuvent se voir délivrer une autorisation de stationnement, les titulaires d'une carte professionnelle en cours de validité délivrée par le préfet du département où l'autorisation de stationnement est délivrée, et, qui peuvent justifier de l'exercice de l'activité de conducteur de taxi pendant une période minimum de deux ans au cours des cinq ans précédant la date de la délivrance. »

Article 5

- ① L'article L. 3121-10 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ② « Il est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur. »

Article 6

- ① Le code du tourisme est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin du huitième alinéa de l'article L. 141-2, les mots : « et les exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur visés à l'article L. 231-1 » sont supprimés ;
- ③ 2° Les trois premiers alinéas de l'article L. 141-3 sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « La commission mentionnée au huitième alinéa de l'article L. 141-2 instruit les demandes d'immatriculation des personnes mentionnées aux articles L. 211-1 et suivants et les enregistre, après vérification du respect des obligations qui leur sont imposées, dans un registre d'immatriculation des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours » ;
- ⑤ 3° Le chapitre unique du titre III du livre II est abrogé.

Article 7

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le dernier alinéa de l'article L. 3122-1 est supprimé ;
- ③ 2° Le chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie est ainsi rédigé :

« CHAPITRE IV

« *Voitures de transport avec chauffeur*

- ④
- ⑤
- ⑥ « Art. L. 3124. – Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de transport avec chauffeur, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties. Ces entreprises sont soit des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, soit des intermédiaires qui mettent en relation des exploitants et des clients.
- ⑦ « Les modalités d'application du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'État.

« Section 1

« *Dispositions communes aux exploitants et aux intermédiaires*

- ⑧
- ⑨
- ⑩ « Art. L. 3124-1. – Les conditions mentionnées à l'article L. 3124 incluent le prix total de la prestation qui est déterminé lors de la réservation mentionnée au 1° du II de l'article L. 3120-1. Toutefois, s'il est calculé uniquement en fonction de la durée de la prestation, le prix peut être, en tout ou partie, déterminé après la réalisation de cette prestation, dans le respect de l'article L. 113-3-1 du code de la consommation.

« Section 2

« *Dispositions relatives aux exploitants*

- ⑪
- ⑫
- ⑬ « Art. L. 3124-2. – Les exploitants mentionnés à l'article L. 3124 sont inscrits sur un registre dont les modalités de gestion sont définies par voie réglementaire. L'inscription à ce registre est effectuée dès que le dossier d'inscription est complet et qu'il en résulte que l'entreprise remplit les conditions qui lui sont applicables en vertu de l'article L. 3124-3.
- ⑭ « Cette inscription est renouvelable tous les trois ans. Elle donne lieu à une mise à jour régulière des informations du dossier d'inscription.

- ⑮ « L'inscription est subordonnée au paiement préalable, auprès du gestionnaire du registre mentionné au premier alinéa, de frais fixés par décret. Ces frais sont recouverts par le gestionnaire du registre. Leur paiement intervient au moment du dépôt de la demande ou de la demande de renouvellement. Le produit résultant du paiement des frais est exclusivement affecté au financement de la tenue des registres.
- ⑯ « Les modalités d'application du présent d'article, notamment le contenu du dossier d'inscription, sont définies par voie réglementaire.
- ⑰ « *Art. L. 3124-3.* – Les exploitants disposent d'une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur répondant à des conditions techniques et de confort, ainsi que d'un ou plusieurs conducteurs répondants aux exigences de l'article L. 3124-7.
- ⑱ « Ils justifient de capacités financières définies par voie réglementaire.
- ⑲ « *Section 3*
- ⑳ « *Dispositions relatives aux intermédiaires*
- ㉑ « *Art. L. 3124-4.* – Lorsqu'un intermédiaire mentionné à l'article L. 3124 fournit pour la première fois des services en France, il en informe préalablement le gestionnaire du registre mentionné à l'article L. 3124-3 par une déclaration écrite, comprenant notamment les informations relatives à son assurance responsabilité civile professionnelle.
- ㉒ « Cette déclaration est réitérée en cas de changement matériel dans les éléments de la déclaration et doit être renouvelée chaque année si le prestataire envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée.
- ㉓ « *Art. L. 3124-5.* – Les intermédiaires mentionnés à l'article L. 3124 s'assurent annuellement que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients disposent des documents suivants, en cours de validité :
- ㉔ « – le certificat d'inscription sur le registre mentionné à l'article L. 3124-2 ;
- ㉕ « – les cartes professionnelles du ou des conducteurs ;
- ㉖ « – un justificatif de l'assurance responsabilité civile professionnelle.

⑳

« Section 4

㉑

« Dispositions relatives au conducteur

㉒

« Art. L. 3124-6. – Peuvent seuls exercer l’activité de conducteur de voitures de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d’aptitudes professionnelles définies par décret.

㉓

« Art. L. 3124-7. – L’exercice de l’activité de conducteur de voiture de transport est subordonné à la délivrance d’une carte professionnelle par l’autorité administrative et est incompatible avec l’exercice de l’activité de conducteur de taxi. »

㉔

3° Le chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie, intitulé « Sanctions administratives et sanctions pénales », devient un chapitre V intitulé : « Chapitre V : Sanctions administratives et sanctions pénales ».

㉕

4° Les articles L. 3124-1 à L. 3124-11 deviennent respectivement les articles L. 3125-1 à L. 3125-11.

Article 8

①

Le livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

②

1° L’article L. 3112-1 est ainsi rédigé :

③

« Art. L. 3112-1. – Les services occasionnels, lorsqu’ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places, sont soumis aux dispositions de l’article L. 3120-1, à l’exception de son I et de l’article L. 3120-2.

④

« Toutefois, l’article L. 3120-2 n’est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport. »

⑤

2° La section 3 du chapitre IV du titre I^{er} est complétée par un article L. 3114-4 ainsi rédigé :

⑥

« Art. L. 3114-4. – L’article L. 3124-5, à l’exception des sanctions prévues pour les manquements au I de l’article L. 3120-1, est applicable aux services occasionnels, lorsqu’ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places. »

⑦

3° Avant le chapitre I^{er} du titre II, il est inséré un chapitre préliminaire ainsi rédigé :

⑧

« CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

⑨

« Dispositions générales

⑩

« Art. L. 3120. – Le présent titre est applicable aux prestations de transports routiers de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre I et des transports privés routier de personnes mentionnés au titre III.

⑪

« Art. L. 3120-1. – I. – Les véhicules qui effectuent les prestations mentionnées à l'article L. 3120 ne peuvent pas être loués à la place.

⑫

« II. – À moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I ne peut :

⑬

« 1° Prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique sauf s'il justifie d'une réservation préalable ;

⑭

« 2° S'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients ;

⑮

« 3° S'arrêter ou stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, dans l'enceinte des gares ou des aéroports, au-delà d'une durée, fixée par décret, précédant la prise en charge de leur clientèle.

⑯

« III. – Sont également interdits :

⑰

« 1° Le fait d'informer, avant la réservation mentionnée au 1° du II un client, quels que soient les moyens utilisés, de la localisation et de la disponibilité, immédiate ou prochaine, d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou exploitant soit titulaire d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 ;

⑱

« 2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au 1° du II ;

⑲

« 3° Le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au 1° du II.

⑳

« Art L. 3120-2. – Toute personne qui se livre ou apporte son concours, aux opérations consistant en l'organisation ou la vente d'une prestation mentionnée à l'article L. 3120 est responsable de plein droit à

l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.

- ⑳ « Toutefois, elle peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit à l'acheteur, soit au fait, imprévisible et insurmontable, d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, soit à un cas de force majeure.
- ㉑ « *Art. L. 3120-3.* – Les personnes qui fournissent une prestation mentionnée à l'article L. 3120 et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, sont en mesure de justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle. »
- ㉒ 4° L'article L. 3121-11 est ainsi rédigé :
- ㉓ « *Art. L. 3121-11.* – L'autorisation de stationnement visée à l'article L. 3121-1 permet aux conducteurs de taxis d'arrêter leur véhicule, de le stationner ou de le faire circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clientèle, dans leur commune de rattachement ou dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement ou encore dans le ressort de l'autorisation de stationnement délivrée dans les conditions prévues à l'article L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales ou à l'article L. 5211-9-2 du même code. »
- ㉔ 5° L'article L. 3123-2 est supprimé.
- ㉕ 6° À l'article L. 3122-3, les mots : « ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni » sont remplacés par les mots : « ne peuvent pas ».

Article 9

- ① Au chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, est insérée une section 4 ainsi rédigée :

②

« Section 4

③

« Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur

④

« Sous-section 1

⑤

« Sanctions administratives

⑥

« Art. L. 3125-12. – En cas de violation par un conducteur de voiture de transport de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.

⑦

« Sous-section 2

⑧

« Sanctions pénales

⑨

« Art. L. 3125-13. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 € le fait de contrevenir aux dispositions des articles L. 3124-2 et L. 3124-4.

⑩

« II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent également les peines complémentaires suivantes :

⑪

« 1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;

⑫

« 2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

⑬

« 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.

⑭

« III. – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article, encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code. »

Article 10

①

I. – Le premier alinéa de l'article L. 3124-4 est ainsi rédigé :

②

« I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'exercer l'activité d'exploitant taxi sans être titulaire de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1. »

- ③ II. – Les articles L. 3124-9 et L. 3124-10 du code des transports sont supprimés.
- ④ III. – Au chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, est insérée une section 5 ainsi rédigée :
- ⑤ « Section 5
- ⑥ « **Dispositions communes**
- ⑦ « *Art. L. 3125-14.* – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 € le fait de contrevenir aux dispositions du I et du 1^o du II de l'article L. 3120-1.
- ⑧ « II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent également les peines complémentaires suivantes :
- ⑨ « 1^o La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;
- ⑩ « 2^o L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;
- ⑪ « 3^o La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.
- ⑫ « III. – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article, encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8^o et 9^o de l'article 131-39 dudit code.
- ⑬ « *Art. L. 3125-15.* – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120 sans être ni des entreprises de transports routiers pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre I^{er} du présent livre, ni des taxis, voitures de petites remises, véhicules motorisés à deux ou trois roues ou voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre.
- ⑭ « Les personnes morales déclarées pénalement responsables du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2^o à 9^o de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2^o du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de

l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. Les peines prévues aux 2° à 7° dudit article ne peuvent être prononcées que pour une durée de cinq ans au plus. »

Article 11

- ① Après le 8° du III de l'article L. 141-1 du code de la consommation, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « 8° *bis* Des articles L. 3121-11-2 et L. 3124-1 du code des transports ; »

Article 12

- ① I. – Les articles L. 3121-11-1, L. 3124-2 et L. 3124-4 du code des transports entrent en vigueur à une date fixée par voie réglementaire qui ne peut être postérieure au 1^{er} janvier 2015.
- ② II. – Les articles L. 141-2, L. 141-3 et le deuxième alinéa de l'article L. 231-2 du code du tourisme sont maintenus en vigueur dans leur rédaction jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article L. 3124-2 du code des transports.
- ③ III. – Les exploitants commercialisant leurs services avant la date d'entrée en vigueur de l'article L. 3124-2 effectuent la mise à jour prévue au deuxième alinéa de cet article dans un délai de six mois après cette date. Ils justifient de la capacité financière prévue au deuxième alinéa de l'article L. 3124-3 à cette même date.
- ④ IV. – Les intermédiaires commercialisant leurs services avant la date d'entrée en vigueur de l'article L. 3124-4 effectuent la déclaration prévue par cet article dans un délai de trois mois après la parution des décrets.
- ⑤ V. – Les dispositions de l'article L. 3121-11-2 du code des transports sont applicables aux contrats conclus avant la publication de la présente loi.

Article 13

La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.