



Décision

Maître, Madame, Monsieur,

La présente décision fait suite à celle rendue le 29 octobre 2019 dans le contexte des faits décrit ci-dessous.

EN FAIT

1. Par décision du 29 octobre 2019, le service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir (ci-après: la PCTN) de l'office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT) a constaté qu'Uber B.V. était un exploitant d'entreprise de transport au sens de l'art. 4 let. c de la loi genevoise du 13 octobre 2016 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (ci-après : LTVTC) et ne respectait pas les obligations afférentes à l'exploitant d'entreprise de transport, ni celles afférentes aux offreurs étrangers. Il a ordonné à Uber B.V. de respecter ses obligations afférentes à l'exploitant d'entreprise de transport, en particulier celles relatives à la protection sociale des chauffeurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité, et de signer l'engagement à respecter les usages visés à l'art. 25 al. 3, 3e phrase LTVTC. Dans ce contexte, il a fait interdiction à Uber B.V et, en tant que de besoin à Uber Switzerland GmbH, en application de l'art. 36 al. 2 LTVTC, de poursuivre son activité jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit. La PCTN a communiqué cette décision aux autorités fédérales et cantonales compétentes en matière d'assurances sociales, respectivement de mise en œuvre de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, sur la libre circulation des personnes (ALCP) et de la législation d'application de droit suisse, ainsi qu'à l'autorité chargée d'exécuter 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 (OTR 2).

2. Par arrêt du 17 novembre 2020, la Chambre administrative de la Cour de justice du canton de Genève (ci-après: la Cour de justice) a rejeté le recours formé par Uber B.V. et Uber Switzerland GmbH contre cette décision. En substance, la Cour de justice a retenu que la décision de la PCTN concernait uniquement la qualification d'Uber B.V. comme exploitante d'une entreprise de transport et les devoirs y afférents. Pour se prononcer sur ce statut, il fallait, en vertu de l'art. 4 let. c LTVTC, vérifier si l'entreprise était liée à un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'art. 319 CO ou de l'article 10 de la loi fédérale du 6 octobre 2000 sur la partie générale du droit des assurances sociales (LPGA). En l'occurrence, elle a retenu que les chauffeurs étaient liés par un contrat de travail, de sorte qu'Uber B.V. devait être qualifiée d'entreprise de transport et respecter les obligations légales encadrant cette activité. En outre, l'ALCP s'appliquait.
3. Par arrêt du 30 mai 2022, le Tribunal fédéral a rejeté le recours formé par Uber B.V. et Uber Switzerland GmbH (arrêt 2C_34/2021). Cet arrêt a été reçu par la PCTN le 3 juin 2022.

Le Tribunal fédéral a rejeté les griefs tirés de la violation du droit d'être entendu (cons. 4), de la violation de la maxime inquisitoire au regard de l'art. 19 LPA (cons. 5) et de l'arbitraire dans l'établissement des faits (cons. 6).

A l'issue de son examen portant sur la question de se demander si la Cour de justice était tombée dans l'arbitraire en retenant, en lien avec la qualification d'entreprise de transport au sens de l'art. 4 let. c LTVTC, l'existence d'une relation de travail au sens de l'art. 319 CO entre Uber B.V et à tout le moins les quatre chauffeurs entendus par l'OCIRT, le Tribunal fédéral a considéré que les critiques du recours ne démontraient pas que la Cour de justice serait tombée dans l'arbitraire en qualifiant, dans le cadre de l'application de l'art. 4 let. c LTVTC, de relation de travail au sens de l'art. 319 CO la relation contractuelle nouée entre Uber B.V. et à tout le moins les quatre chauffeurs entendus par l'OCIRT.

D'après l'art. 36 al. 2 LTVTC, le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses ou à une entreprise de transport de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par cette loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit. Sur ce dernier point, le Tribunal fédéral a relevé qu'Uber B.V. ne s'en était pas prise à l'arrêt de la Cour de justice en tant qu'il confirmait à son égard une interdiction d'activité jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit, laquelle supposait le respect des obligations afférentes à l'exploitant d'entreprise de transport, en particulier celles relatives à la protection sociale des chauffeurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité.

Le Tribunal fédéral a aussi rejeté le grief de la violation de l'art. 5 al. 1 ALCP, lequel prévoit que sans préjudice d'autres accords spécifiques relatifs à la prestation de services entre les parties contractantes (y inclus l'accord sur le secteur des marchés publics pour autant qu'il couvre la prestation de services), un prestataire de services, y compris les sociétés constituées en conformité de la législation d'un Etat partie et ayant leur siège statutaire, leur administration centrale ou leur établissement principal sur le territoire d'une partie contractante (cf. art. 18 annexe I ALCP), bénéficie du droit de fournir un service pour une prestation sur le territoire de l'autre partie contractante qui ne dépasse pas 90 jours de travail effectif par année civile. Il a retenu que, dès lors que le domaine des transports n'était pas exclu du champ d'application de l'art. 5 ALCP, cette disposition pouvait potentiellement s'appliquer en l'espèce en ce qui concernait l'activité d'Uber B.V.

4. Suite à l'arrêt du Tribunal fédéral, la PCTN a écrit le 3 juin 2022 un courrier à Uber B.V. en lui impartissant un délai au samedi 4 juin 2022 à 0h00 pour cesser son activité sur le territoire genevois jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.
5. En date du 10 juin 2022, au vu de l'arrêt du Tribunal fédéral du 30 mai 2022 et du courrier de la PCTN du 3 juin 2022, un Accord (ci-après : l'Accord) a été signé entre, d'une part, la PCTN et le Département de l'économie et de l'emploi (DEE) et, d'autre part, Uber B.V. Aux termes de cet Accord, la PCTN a octroyé à Uber B.V., avec son assentiment, une suspension provisoire de l'interdiction de poursuivre son activité, aux conditions résumées de la manière suivante: (1) Uber B.V. a reconnu qu'à ce jour dans le canton de Genève, elle était un exploitant d'entreprise de transport au sens de l'art. 4, let. c LTVTC, étant précisé que les éventuelles modifications pouvant potentiellement avoir un impact sur la qualification du modèle intervenues depuis le 29 octobre 2019 n'ont pas fait l'objet d'un examen car n'ayant pas été soumises à la PCTN. (2) A compter du 5 juin 2022, Uber B.V. s'est engagée à ce que les chauffeurs bénéficient des conditions de travail résultant des articles 319ss CO, du salaire minimum cantonal et d'affiliations aux assurances sociales, et ce jusqu'à la fin des rapports contractuels. (3) La PCTN s'est engagée à traiter toutes les requêtes avec diligence. (4) Jusqu'au 4 juin 2022, Uber B.V. s'est engagée à faire respecter les prescriptions du droit du travail et à les appliquer à la situation de chaque chauffeur, personne physique (n'exerçant pas cette activité via une personne morale autre qu'Uber B.V.) directement liée à Uber B.V. et au bénéfice d'une carte VTC genevoise. Uber B.V. s'est engagée à payer les éventuels montants dus aux chauffeurs concernés qui le réclameraient par écrit à Uber B.V. à une adresse en Suisse. Uber B.V. s'est aussi engagée à collaborer pleinement avec le service de l'inspection du travail de l'OCIRT à ce sujet.

Suite à une déclaration d'Uber B.V. de cesser d'opérer en tant qu'exploitant d'entreprise de transport au sens de l'art 4, let. c LTVTC dans le canton de Genève le 4 juin 2022, le DEE en a pris acte dans le cadre de cet Accord.

Dans le contexte de cet Accord, la suspension temporaire a été convenue jusqu'au 31 juillet 2022.

6. Les 13 et 15 juin 2022, Uber B.V. et MITC Mobility SA, dont le siège est à Genève (ci-après : « MITC ») ont conclu un contrat intitulé « convention de transfert », soumis au droit suisse (ci-après : la « Convention de transfert »). Selon cette convention, les contrats de travail conclus par les chauffeurs VTC avec Uber étaient automatiquement transférés à MITC au 17 juin 2022 « en application des articles 333 et 333a du Code des obligations » (articles 1 et 2). Chaque chauffeur avait la possibilité de faire « objection » au transfert d'ici au 30 juin 2022, auquel cas son contrat de travail était automatiquement « résilié » avec effet au prochain terme légal (articles 1 et 4). Il semble que MITC ait soumis aux chauffeurs la possibilité de signer un contrat de travail pour la poursuite de leur activité de chauffeur Uber dans le canton de Genève.
7. Les 28/29 juillet 2022 s'est tenue une séance dans les locaux du DEE, à laquelle ont participé les représentants du DEE, de l'OCIRT – dont la PCTN -, du syndicat UNIA, du syndicat SIT, de l'association VTC, d'Uber B.V. et de MITC. Les parties présentes se sont mises d'accord pour la constitution d'une commission technique tripartite ayant pour but de régler collectivement le mode de calcul des arriérés et de définir la période considérée. Au surplus, les syndicats précités ont pris acte du fait que l'Accord du 10 juin 2022 entre le DEE, la PCTN et Uber B.V. devait faire l'objet d'un avenant dont le contenu a été discuté et validé le 29 juillet 2022 en leur présence portant sur (i) la constitution d'une sûreté en

Suisse par Uber B.V. en garantie des arriérés éventuellement dus aux chauffeurs d'un montant total de CHF 5'000'000.- et (ii) le paiement d'une "Prime Transfert" unique et exceptionnelle aux chauffeurs d'un montant total de CHF 930'000.- net, les charges sociales étant à la charge d'Uber B.V., conformément aux catégories prévues dans l'avenant à l'Accord du 10 juin 2022. Un procès-verbal de séance a été établi et signé le 29 juillet 2022 par les parties présentes, lequel précise que ledit procès-verbal et l'avenant à l'Accord du 10 juin 2022 seront publics dès signature de l'avenant.

8. Ce même 29 juillet 2022, un avenant à l'accord du 10 juin 2022 (ci-après : l'Avenant) a été signé entre, d'une part, la PCTN et le DEE et, d'autre part, Uber B.V. Aux termes de cet Avenant, il a été convenu en résumé ce qui suit. (1) Uber B.V. s'est engagée à déposer auprès d'un notaire de Genève des suretés d'un montant de CHF 5'000'000.- (cinq millions), ces sûretés étant exclusivement destinées aux paiements directement aux chauffeurs des éventuels arriérés de salaire ou de frais dus. (2) Uber B.V. s'est engagée à verser aux chauffeurs qui ont été les plus actifs durant la période des 6 mois précédant le 1^{er} juin 2022 une prime unique et exceptionnelle (ci-après : Prime transfert) de nature salariale dont les montants nets ont été fixés dans ledit Avenant. Dans le contexte de cet Avenant, il a été précisé qu'une nouvelle prolongation de deux mois au maximum de la suspension temporaire pourrait être accordée en fonction de l'avancement des travaux de la Commission technique. Comme mentionné ci-dessus (ch. 7), toutes les parties présentes à la séance des 28/29 juillet 2022 ont eu connaissance de cet Avenant dont le contenu a été discuté et validé en leur présence.
9. Suite à l'Avenant du 29 juillet 2022, une convention de séquestre a été signée entre le DEE, Uber B.V. ainsi que Maître Loïc Sauvin et Maître Antoine Anken, tous deux notaires à Genève. Aux termes de cette convention, Uber B.V. a déposé un montant de CHF 5'000'000.- (cinq millions) sur le compte des notaires précités, ce montant pouvant être libéré (a) soit conformément aux instructions écrites conjointes des parties, (b) soit conformément aux termes d'une décision judiciaire suisse, sur présentation d'une copie conforme de celle-ci munie d'une attestation officielle confirmant son caractère définitif et exécutoire, à hauteur des prestations allouées mais au maximum à concurrence d'un montant de CHF 20'000.- par cas individuel, (c) soit conformément à l'ordre d'un juge dans un conflit opposant les parties au sujet du sort du montant séquestré.
10. Les 26, 27 et 28 septembre 2022 se sont tenues successivement trois séances dans les locaux du DEE, auxquelles ont participé les représentants du DEE, de la PCTN, de l'OCIRT, du syndicat UNIA, du syndicat SIT, de l'association VTC, d'Uber B.V. et de MITC. Dans le contexte de ces séances, Uber B.V. s'est engagée à fournir des données dont le contenu est spécifié dans les procès-verbaux de ces séances, lesquels sont signés par les participants à celles-ci.
11. Une nouvelle séance s'est tenue le 30 septembre 2022 en présence des mêmes parties, étant précisé que l'Association VTC a quitté la table des négociations, après avoir indiqué qu'elle ne présenterait pas le projet d'accord à ses chauffeurs. Dans ce contexte, Uber B.V. a formulé une proposition en vue d'un éventuel accord. Selon cette proposition, (1) Uber B.V. était prête à renoncer inconditionnellement à réclamer la part salariale des cotisations aux assurances sociales à ses chauffeurs depuis le début de leur activité dans le canton de Genève et jusqu'à la fin des relations contractuelles les liant ou les ayant directement liés à Uber B.V. ; (2) Uber B.V. était prête à verser aux chauffeurs une indemnité forfaitaire, dans le cadre d'une procédure simplifiée, sur la base des kilomètres de courses (P3) pour les courses effectuées durant la période du 1^{er} janvier 2017 au 17 juin 2022, en mettant à ce titre à disposition un montant total de 4,6 millions de francs ;

- (3) Uber B.V. était prête à verser, dans le cadre d'une procédure simplifiée, une indemnité pour les cas de rigueur (maladies de longue durée, accidents, maternités), en mettant à ce titre à disposition un montant total de 0,4 million de francs ; pour le cas où les chauffeurs qui auraient adhéré au système auraient représenté au moins 90% des kilomètres de courses (P3), Uber B.V. était prête à garantir de verser l'ensemble du solde de manière proportionnelle aux chauffeurs adhérents ; (5) chaque chauffeur aurait eu le choix d'adhérer à la procédure simplifiée ou non ; (6) les indemnités précitées étaient destinées à couvrir toutes les prétentions des chauffeurs qui auraient adhéré et intervenir pour solde de tout compte.
12. Une séance technique visant à la rédaction d'un projet d'accord sur la base de la proposition faite par Uber B.V. le 30 septembre 2022 s'est tenue le 3 octobre 2022. A la suite de celle-ci, compte tenu des discussions intervenues avec Uber B.V. et les syndicats UNIA et SIT, le DEE a adressé aux parties une ultime version du projet de convention, afin que les syndicats UNIA et SIT puissent le soumettre à leurs membres le 4 octobre 2022. Il a été indiqué au DEE que, lors de cette assemblée, la majorité des votants ont refusé l'accord qui leur avait été soumis.
13. Constatant que les négociations tenues en présence des autorités entre d'une part, Uber B.V. et, d'autre part, les syndicats, n'ont pas permis de parvenir à un accord, pour donner suite à la décision de la PCTN du 29 octobre 2019, devenue définitive ensuite de l'arrêt du Tribunal fédéral communiqué à la PCTN le 3 juin 2022, cette dernière a été amenée à examiner si elle pourrait considérer qu'une situation conforme au droit était rétablie au sens de l'art. 36 al. 2 LTVTC. Dans ce contexte, la PCTN a délégué au service de l'inspection du travail (IT) de l'OCIRT la tâche d'analyser les données en sa possession, lesquelles lui ont été remises suite aux travaux de la commission technique tripartite et des séances consécutives qui ont eu lieu. Il est précisé que les données fournies par Uber B.V. à l'IT ont été assorties d'une demande de respect de la confidentialité, en ce sens qu'elles ne doivent pas être communiquées à des tiers vu les secrets d'affaires qu'elles contiennent. En raison de cette demande, considérant que la présente décision pourrait devenir publique, les exposés en fait et en droit ci-dessous se limitent à restituer la synthèse de l'analyse, sans mention de chiffres précis.
14. En outre, lors d'une réunion du 10 octobre 2022 entre le DEE, la PCTN et Uber B.V., il a été demandé à Uber B.V. de formuler par écrit ses engagements pour la mise en conformité pour le passé, étant précisé qu'un contrôle de conformité de cette proposition serait réalisé par la PCTN au cours des prochaines semaines.
15. Le 12 octobre 2022, Uber B.V. a adressé un courrier au DEE, avec copie à la PCTN et à l'OCIRT, dans lequel elle a notamment écrit ce qui suit :

Uber B.V. réitère par la présente les conditions auxquelles elle entend régler collectivement la question des arriérés concernant les chauffeurs qui ont exercé une activité pour Uber B.V. dans le canton de Genève antérieurement au 17 juin 2022, compte tenu de l'arrêt du Tribunal fédéral du 30 mai 2022 :

1. Part salariale des contributions de sécurité sociale

Uber B.V. renonce inconditionnellement à agir judiciairement ou à intenter des poursuites contre les chauffeurs qui ont exercé une activité directement pour Uber B.V. au bénéfice d'une carte VTC genevoise dans le canton de Genève antérieurement au 17 juin 2022 (ci-après : le Chauffeur concerné ou les Chauffeurs concernés) pour obtenir le remboursement des cotisations des salariés aux assurances sociales pour les activités exercées par ces

chauffeurs jusqu'à la fin des relations contractuelles les liant ou les ayant directement liés à Uber B.V. et au plus tard jusqu'au 17 juin 2022. Cette renonciation porte sur toutes les cotisations relatives aux assurances sociales obligatoires, fédérales et cantonales, en particulier les cotisations AVS/AI/AC/LAA/LPP/APG et LAMat-GE depuis 2014. Cette renonciation est émise en faveur de chaque Chauffeur concerné qui pourra individuellement s'en prévaloir (art. 112 al. 2 CO). Pour l'hypothèse où un Chauffeur concerné venait à formuler auprès d'Uber B.V. des prétentions financières, Uber B.V. serait autorisée à porter en déduction le montant des cotisations du salarié aux assurances sociales auquel elle a ainsi renoncé à l'égard du Chauffeur concerné et, le cas échéant, à l'opposer en compensation (art. 120 CO).

2. Données individuelles des chauffeurs

Uber B.V. communiquera à chaque Chauffeur concerné ses données individuelles sur une base mensuelle relatives au temps de connexion (correspondant aux données P1, P2 et P31), au nombre de kilomètres parcourus pendant le temps d'approche et le temps de course (P2 et P3) le concernant pour la période allant du 29 octobre 2019 au 17 juin 2022. Ces données seront préalablement fournies à la PCTN en vue du contrôle. Les modalités de transmission de ces données seront fixées ultérieurement.

3. Indemnité pour "cas de rigueur"

Uber B.V. s'engage à examiner et traiter les cas des Chauffeurs ayant connu une incapacité non fautive de travailler d'une semaine au moins durant la période concernée pour des raisons inhérentes à une maladie, un accident (en cas de non prise en charge de l'assureur accident) ou la maternité (en cas de non prise en charge de l'assureur-maternité). Ils percevront une indemnité additionnelle pour cas de rigueur (ci-après : l'Indemnité pour cas de rigueur), s'ils remplissent les conditions suspensives cumulatives de la présente Section.

Les Chauffeurs concernés qui souhaitent bénéficier de cette indemnité en feront la demande à Uber B.V. d'ici au 30 novembre 2022 en lui donnant les informations et documents relatifs à la période, et à la nature (maladie, accident, maternité) et à la preuve de leur incapacité non fautive de travailler pour cause de maladie, d'accident ou de maternité pendant la période concernée, de préférence au moyen de certificats médicaux établis au moment des faits par un médecin exerçant en Suisse ou au lieu de résidence habituelle. Les Chauffeurs concernés devront également apporter la preuve des prestations d'assurance déjà reçues ou, le cas échéant, du refus des assureurs compétents de verser des prestations. En outre, les Chauffeurs concernés devront expressément autoriser Uber B.V. à se renseigner auprès des assureurs compétents sur les prestations qui leur auront été versées ou non. D'autres modalités pourront être mises en place par Uber B.V. pour assurer une conformité et les Chauffeurs concernés devront fournir toute l'assistance requise à Uber B.V. pour permettre un éventuel remboursement des assureurs compétents.

L'Indemnité pour cas de rigueur sera calculée en appliquant par analogie les art. 324a al. 1 à 3 CO et 324b CO sur la base d'un revenu mensuel moyen selon l'approche adoptée par la SVA (et contestée par Uber B.V.) au cours des 12 mois complets précédant l'événement (ou sur la période effective lorsqu'elle est inférieure à 12 mois), sous déduction des prestations d'assurances qui seraient versées pour la même période.

Uber B.V. établira et adressera à l'OCIRT un tableau récapitulatif comprenant la liste nominative des Chauffeurs concernés ayant demandé l'Indemnité pour cas de rigueur et, pour chacun d'entre eux, le montant de l'éventuelle Indemnité pour cas de rigueur octroyée ainsi que ses bases de calcul.

Les Chauffeurs concernés, au moyen d'un formulaire spécifique qui leur sera soumis par Uber B.V., devront déclarer individuellement accepter l'Indemnité pour cas de rigueur et, moyennant le paiement de cette indemnité, ils devront donner à Uber B.V. et aux sociétés affiliées quittance pour solde de tous comptes et de toutes prétentions en relation avec toutes incapacités de travailler pour des raisons inhérentes à une maladie, un accident ou la maternité.

4. Procédure simplifiée d'indemnisation individuelle des Chauffeurs

Uber B.V. s'engage à mettre en place la procédure simplifiée suivante :

a) Uber B.V. paiera à chaque Chauffeur concerné, qui remplit les conditions prévues aux lettres c) et d) ci-dessous, une Indemnisation forfaitaire (ci-après : l'Indemnisation forfaitaire) correspondant à un montant de CHF 25.96 centimes net par kilomètre parcouru durant le temps P3 pour les courses effectuées durant la période d'octobre 2019 au 17 juin 2022 (ci-après : la « Période concernée »).

b) D'ici au 30 novembre 2022, Uber B. V. adressera à chaque Chauffeur concerné par courriel, selon les informations dont elle dispose au jour de la signature de la présente Convention, le montant de l'Indemnisation forfaitaire le concernant, ses bases de calcul, ses conditions d'octroi telles que figurant à aux lettres c) et d) ci-dessous, ainsi que le montant individuel estimé de la renonciation aux assurances sociales ; le formulaire figurant en Annexe I sera joint au courriel précité adressé par Uber B.V. à chaque chauffeur concerné. En outre, Uber B.V. publiera sur son site une information concernant la possibilité de bénéficier d'une indemnisation forfaitaire pour les Chauffeurs concernés et les invitant à communiquer à Uber B.V. une adresse email pour recevoir les informations individuelles les concernant. Uber B.V. établira et adressera à l'OCIRT un tableau récapitulatif comprenant la liste nominative des Chauffeurs concernés et, pour chacun d'entre eux, l'Indemnisation forfaitaire proposée ainsi que ses bases de calcul. L'OCIRT pourra communiquer individuellement aux Chauffeurs concernés qui en feraient la demande les données individuelles les concernant.

c) D'ici au 15 décembre 2022, chaque Chauffeur concerné qui souhaite bénéficier de l'Indemnisation forfaitaire donnera à Uber B.V. les indications personnelles suivantes : date de naissance, numéro IBAN du compte bancaire dont il est titulaire sur lequel le paiement doit intervenir ou indication d'un autre moyen de paiement équivalent dont il est titulaire, adresse de sa résidence habituelle, son numéro AVS ou celui de la sécurité sociale (ou indication d'une demande de numéro AVS) et numéro de contribuable. En outre, pour assurer une conformité, ce chauffeur devra expressément autoriser Uber B.V. à donner les informations nécessaires aux autorités suisses et étrangères (en particulier françaises) qui en feraient la demande (assurances sociales, administration fiscale, ...), si Uber B.V. le juge nécessaire pour autant qu'elle soit légalement tenue de les donner.

d) Pour chaque Chauffeur concerné qui souhaite bénéficier de l'Indemnisation forfaitaire, leur paiement est subordonné à la réalisation individuelle des conditions suspensives cumulatives suivantes :

1) Que le chauffeur concerné donne à Uber B.V. les informations prévues au chiffre 4. let. c dans le délai au 15 décembre 2022.

2) Que le Chauffeur concerné, au moyen du formulaire annexé à la présente convention (annexe I), déclare individuellement accepter le contenu de la présente proposition et que, moyennant le paiement de cette Indemnisation forfaitaire, il donne à Uber B.V. et aux sociétés affiliées quittance pour solde de tous comptes et de toutes prétentions résultant des rapports de travail qui l'ont lié à Uber B.V. ou toute autre entité du groupe Uber, pour l'activité exercée dans le canton de Genève alors qu'il était sous contrat avec Uber B.V. et jusqu'au 17 juin 2022

au plus tard. Le formulaire incluant cette acceptation individuelle devra être signé, puis notifié à Uber B.V. dans un délai fixé au 15 décembre. 2022. L'éventuelle Indemnité pour cas de rigueur prévue à la Section 3 ci-dessus est réservée.

e) Uber B.V. établira d'ici au 15 janvier 2023 une liste des Chauffeurs concernés ayant accepté la procédure simplifiée conformément à la lettre d) ci-dessus (ci-après: Liste des Chauffeurs ayant accepté la procédure simplifiée), comprenant les noms, prénoms, adresse, montant individuel de l'Indemnisation forfaitaire, numéro IBAN du compte bancaire ou moyen de paiement équivalent. Elle remettra un exemplaire de cette liste à l'OCIRT.

f) Le paiement de l'Indemnisation forfaitaire sera effectué par Uber B.V. dans un délai fixé au 31 janvier 2023.

g) Le mécanisme de l'Indemnisation forfaitaire est conçu comme correspondant à une enveloppe globale de CHF 4.6 millions. Pour l'hypothèse où les montants d'Indemnisation forfaitaire effectivement versés aux Chauffeurs ayant accepté la Convention conformément à la lettre d) ci-dessus devait être inférieur à cette enveloppe globale de CHF 4.6 millions, l'éventuel différentiel non attribué sera versé aux Chauffeurs concernés ayant accepté l'Indemnisation forfaitaire de manière proportionnelle aux montants alloués à ceux-ci sur la base du mécanisme simplifié, pour autant que le nombre de Chauffeurs ayant accepté la procédure simplifiée corresponde au moins à 90% des kilomètres parcourus durant le temps P3 durant la période d'octobre 2019 au 17 juin 2022. Cet éventuel paiement complémentaire interviendra dans un délai fixé au 28 février 2023.

h) Si après le versement de l'Indemnité forfaitaire, le Chauffeur concerné fait valoir des prétentions financières à l'encontre d'Uber B.V. ou d'une société affiliée, il sera tenu de rembourser immédiatement le montant reçu à titre d'Indemnité forfaitaire à Uber B.V. Le formulaire retourné signé par le Chauffeur concerné vaudra alors reconnaissance de dette au sens de l'art. 82 LP. Uber B.V. sera par ailleurs autorisée à porter en déduction le montant des cotisations du salarié aux assurances sociales auquel elle aura renoncé en vertu de la Section I. ci-dessus et, le cas échéant, à l'opposer en compensation des prétentions financières réclamées.

5. Acomptes auprès de la SVA Zurich

Dans le cadre des discussions actuellement en cours entre Uber B.V. et la SVA Zurich (Sozialversicherungsanstalt des Kantons Zürich) s'agissant de la problématique de l'affiliation aux assurances sociales des chauffeurs ayant utilisé l'application Uber, Uber B.V. s'engage à verser à la SVA Zurich d'ici le 31 décembre 2022, un acompte d'un montant de CHF 10.7 millions correspondant aux cotisations estimées pour l'assurance AVS (partie employée).

Le versement de cet acompte ne signifie pas qu'Uber B.V. reconnaît que les chauffeurs ont exercé leur activité sur la plateforme Uber en qualité de salariés hors du canton de Genève ou que la SVA Zurich est compétente pour affilier les chauffeurs et prélever des cotisations. Il ne doit pas non plus être compris comme une admission par Uber B.V. de la méthodologie de calcul utilisée par la SVA Zurich.

6. Les **sûretés** déposées auprès de Maîtres Loïc Sauvin et Antoine Anken, notaires à Carouge contribueront à garantir les indemnisations forfaitaires et indemnités pour cas de rigueur visées ci-avant.

Le montant de cinq millions de francs déposé auprès de Maîtres Loïc Sauvin et Antoine Anken, notaires à Carouge, sera libéré lorsqu'Uber B.V. aura payé l'intégralité des indemnisations précitées aux Chauffeurs concernés ayant accepté la procédure simplifiée décrite ci-dessus, et au plus tard le 31 mars 2023.

16. Le 21 octobre 2022, la PCTN a adressé un courrier à Uber B.V dans le contexte de l'exercice du droit d'être entendu. Prenant en compte les éléments précités, la PCTN a formulé les remarques suivantes quant aux indications figurant dans sa correspondance du 12 octobre 2022 :

- Elle a demandé que les indications figurant en pages 2 à 5 (et reproduites sous chiffre 15 ci-dessus) soient formulées sous la forme d'un engagement ferme et irrévocable.
- S'agissant du chiffre 2, elle a demandé que les modalités de transmission des données soient immédiatement formulées, pour permettre une transmission rapide et simple aux chauffeurs concernés. Elle a aussi demandé que la période pour laquelle les données doivent être fournies soit étendue à celle allant du 1^{er} juin 2017 au 17 juin 2022.
- S'agissant des délais mentionnés qui seront impartis aux chauffeurs, ils devaient être adaptés pour n'être jamais inférieurs à un mois plein pour la fin d'un mois dès l'instant où les communications seront faites aux chauffeurs.
- S'agissant de la mention dans la lettre de la locution « présente Convention », la PCTN a demandé à Uber B.V de la corriger, considérant qu'il s'agit d'une erreur de plume résultant de la reprise d'un texte conçu à l'origine dans la perspective d'une convention avec les syndicats, de sorte que cette locution devrait être remplacée par « la décision à intervenir de la PCTN », ou toute autre précision analogue qui puisse être acceptable.
- S'agissant de la clause de remboursement prévue au chiffre 4 let. h, la PCTN a indiqué qu'une telle clause est inacceptable et ne saurait s'intégrer dans le rétablissement d'une situation conforme au droit, étant précisé que seul un tribunal civil pourrait individuellement apprécier si dans un cas concret la procédure simplifiée serait ou non un accord transactionnel acceptable, mais qu'il serait en tout état de cause inacceptable que la PCTN ou le DEE puisse approuver un tel mécanisme.
- S'agissant des acomptes auprès de la SVA Zurich, d'entente avec le DEE, la PCTN a en outre exigé que ces acomptes soient spécifiquement destinés à couvrir les cotisations estimées pour toutes les assurances sociales fédérales pour lesquelles la SVA Zurich intervient, étant précisé qu'ils devront être exclusivement affectés aux cotisations des chauffeurs qui ont exercé une activité directement pour Uber B.V au bénéfice d'une carte VTC genevoise dans le canton de Genève antérieurement au 17 juin 2022.
- S'agissant des sûretés déposées auprès de Mes Loïc Sauvin et Antoine Anken, celles-ci devront rester déposées jusqu'au paiement par Uber B.V. de l'intégralité des indemnités précitées aux chauffeurs concernés ayant accepté la procédure simplifiée, de sorte que la locution « et au plus tard le 31 mars 2023 » devrait de l'avis de la PCTN être supprimée.

Un délai au 4 novembre 2022 a été impartit à Uber B.V. pour exercer son droit d'être entendu et indiquer dans quelle mesure elle apporterait les précisions souhaitées.

17. Le 4 novembre 2022, Uber B.V. a adressé un courrier à la PCTN, avec copie au DEE et à l'OCIRT, dans lequel elle a notamment écrit ce qui suit :

Uber B.V. réitère par la présente les conditions auxquelles elle entend régler collectivement la question des arriérés concernant les chauffeurs qui ont exercé une activité pour Uber B.V. dans le canton de Genève antérieurement au 17 juin 2022, compte tenu de l'arrêt du Tribunal fédéral du 30 mai 2022 :

1. Part salariale des contributions de sécurité sociale

Uber B.V. renonce inconditionnellement à agir judiciairement ou à tenter des poursuites contre les chauffeurs qui ont exercé une activité directement pour Uber B.V. au bénéfice d'une carte VTC genevoise dans le canton de Genève antérieurement au 17 juin 2022 (ci-après : le Chauffeur concerné ou les Chauffeurs concernés) pour obtenir le remboursement des cotisations des salariés aux assurances sociales pour les activités exercées par ces chauffeurs jusqu'à la fin des relations contractuelles les liant directement ou les ayant directement liés à Uber B.V. et au plus tard jusqu'au 17 juin 2022. Cette renonciation porte sur toutes les cotisations relatives aux assurances sociales obligatoires, fédérales et cantonales, en particulier les cotisations AVS/AI/AC/LAA/LPP/APG et LAMat-GE depuis 2014. Cette renonciation est émise en faveur de chaque Chauffeur concerné qui pourra individuellement s'en prévaloir (art. 112 al. 2 CO). Pour l'hypothèse où un Chauffeur concerné venait à formuler auprès d'Uber B.V. des prétentions financières, Uber B.V. serait autorisée à porter en déduction le montant des cotisations du salarié aux assurances sociales auquel elle a ainsi renoncé à l'égard du Chauffeur concerné et, le cas échéant, à l'opposer en compensation (art. 120 CO).

2. Données individuelles des Chauffeurs concernés

Uber B.V. communiquera, d'ici au 30 novembre 2022, à chaque Chauffeur concerné un formulaire permettant de solliciter ses données individuelles sur une base mensuelle relatives au temps de connexion (correspondant aux données P1, P2 et P3), au nombre de kilomètres parcourus pendant le temps d'approche et le temps de course (P2 et P3) le concernant pour la période allant du 1er janvier 2017 au 17 juin 2022. Ces données seront préalablement fournies à la PCTN en vue du contrôle. Ce formulaire devra être retourné par les Chauffeurs concernés d'ici au 31 décembre 2022 au plus tard. Uber B.V. s'engage à transmettre les données sous quinzaine à réception dudit formulaire par le Chauffeur concerné.

3. Indemnité pour "cas de rigueur"

Uber B.V. s'engage à examiner et traiter les cas des Chauffeurs concernés ayant connu une incapacité non fautive de travailler d'une semaine au moins durant la période concernée pour des raisons inhérentes à une maladie, un accident (en cas de non prise en charge de l'assureur-accident) ou la maternité (en cas de non prise en charge de l'assureur-maternité). Ils percevront une indemnité additionnelle pour cas de rigueur (ci-après : l'Indemnité pour cas de rigueur), s'ils remplissent les conditions suspensives cumulatives de la présente Section.

Les Chauffeurs concernés qui souhaitent bénéficier de cette indemnité en feront la demande à Uber B.V. d'ici au 31 décembre 2022 en lui donnant les informations et documents relatifs à la période, à la nature (maladie, accident, maternité) et à la preuve de leur incapacité non fautive de travailler pour cause de maladie, d'accident ou de maternité pendant la période concernée, de préférence au moyen de certificats médicaux établis au moment des faits par un médecin exerçant en Suisse ou au lieu de résidence habituelle. Les Chauffeurs concernés devront également apporter la preuve des prestations d'assurance déjà reçues ou, le cas échéant, du refus des assureurs compétents de verser des prestations. En outre, les Chauffeurs concernés devront expressément autoriser Uber B.V. à se renseigner auprès des assureurs compétents sur les prestations qui leur auront été versées ou non. D'autres modalités pourront être mises en place par Uber B.V. pour assurer une conformité et les Chauffeurs concernés devront fournir toute l'assistance requise à Uber B.V. pour permettre un éventuel remboursement des assureurs compétents.

L'Indemnité pour cas de rigueur sera calculée en appliquant par analogie les art. 324a al. 1 à 3 CO et 324b CO sur la base d'un revenu mensuel moyen selon l'approche adoptée par la SVA (et contestée par Uber B.V.) au cours des 12 mois complets précédant l'événement (ou sur la

période effective lorsqu'elle est inférieure à 12 mois), sous déduction des prestations d'assurances qui seraient versées pour la même période.

Uber B.V. établira et adressera à l'OCIRT un tableau récapitulatif comprenant la liste nominative des Chauffeurs concernés ayant demandé l'Indemnité pour cas de rigueur et, pour chacun d'entre eux, le montant de l'éventuelle Indemnité pour cas de rigueur octroyée ainsi que ses bases de calcul.

Les Chauffeurs concernés qui entendent bénéficier de l'Indemnité pour cas de rigueur devront déclarer individuellement, au moyen du formulaire qui leur sera soumis par Uber B.V. et dans un délai d'un mois pour la fin d'un mois dès réception du formulaire, accepter l'Indemnité pour cas de rigueur et, moyennant le paiement de cette indemnité, ils devront donner à Uber B.V. et aux sociétés affiliées quittance pour solde de tous comptes et de toutes prétentions en relation avec toutes incapacités non fautive de travailler pour des raisons inhérentes à une maladie, un accident et/ou la maternité.

4. Procédure simplifiée d'indemnisation individuelle des Chauffeurs concernés

Uber B.V. s'engage à mettre en place la procédure simplifiée suivante :

a) Uber B.V. paiera à chaque Chauffeur concerné, qui remplit les conditions prévues aux lettres c) et d) ci-dessous, une indemnisation forfaitaire (ci-après : l'Indemnisation forfaitaire) correspondant à un montant de CHF 25.96 centimes net par kilomètre parcouru durant le temps P3 pour les courses effectuées durant la période du 29 octobre 2019 au 17 juin 2022 (ci-après : la Période concernée).

b) D'ici au 31 décembre 2022, Uber B.V. adressera à chaque Chauffeur concerné par courriel, selon les informations dont elle dispose au jour de la notification de la décision à intervenir de la PCTN, le montant de l'Indemnisation forfaitaire le concernant, ses bases de calcul, ses conditions d'octroi telles que figurant aux lettres c) et d) ci-dessous, ainsi que le montant individuel estimé de la renonciation aux assurances sociales ; un formulaire sera joint au courriel précité adressé par Uber B.V. à chaque Chauffeur concerné. En outre, Uber B.V. publiera sur son site une information concernant la possibilité de bénéficier d'une indemnisation forfaitaire pour les Chauffeurs concernés et les invitant à communiquer à Uber B.V. une adresse email pour recevoir les informations individuelles les concernant. Uber B.V. établira et adressera à l'OCIRT un tableau récapitulatif comprenant la liste nominative des Chauffeurs concernés et, pour chacun d'entre eux, l'Indemnisation forfaitaire proposée ainsi que ses bases de calcul. L'OCIRT pourra communiquer individuellement aux Chauffeurs concernés qui en feraient la demande les données individuelles les concernant.

c) D'ici au 31 janvier 2023, chaque Chauffeur concerné qui souhaite bénéficier de l'Indemnisation forfaitaire donnera à Uber B.V. les indications personnelles suivantes : date de naissance, numéro IBAN du compte bancaire dont il est titulaire sur lequel le paiement doit intervenir ou indication d'un autre moyen de paiement équivalent dont il est titulaire, adresse de sa résidence habituelle, son numéro AVS ou celui de la sécurité sociale (ou indication d'une demande de numéro AVS) et numéro de contribuable. En outre, pour assurer une conformité, le Chauffeur concerné devra expressément autoriser Uber B.V. à donner les informations nécessaires aux autorités suisses et étrangères (en particulier françaises) qui en feraient la demande (assurances sociales, administration fiscale, ...), si Uber B.V. le juge nécessaire pour autant qu'elle soit légalement tenue de les donner.

d) Pour chaque Chauffeur concerné qui souhaite bénéficier de l'Indemnisation forfaitaire, le paiement est subordonné à la réalisation individuelle des conditions suspensives cumulatives suivantes :

1) Que le chauffeur concerné donne à Uber B.V. les informations prévues au chiffre 4. let. c ci-dessus dans le délai au 31 janvier 2023.

2) Que le Chauffeur concerné déclare individuellement, au moyen du formulaire qui lui sera soumis par Uber B.V., accepter le contenu de la présente et que, moyennant le paiement de l'Indemnisation forfaitaire, il donne à Uber B.V. et aux sociétés affiliées quittance pour solde de tous comptes et de toutes prétentions résultant des rapports de travail qui l'ont lié à Uber B.V. ou toute autre entité du groupe Uber, pour l'activité exercée dans le canton de Genève alors qu'il était sous contrat avec Uber B.V. et jusqu'au 17 juin 2022 au plus tard. Le formulaire incluant cette acceptation individuelle devra être signé, puis notifié à Uber B.V. d'ici au 31 janvier 2023 au plus tard. L'éventuelle Indemnité pour cas de rigueur prévue à la Section 3. ci-dessus est réservée.

e) Uber B.V. établira d'ici au 15 février 2023 une liste des Chauffeurs concernés ayant accepté la procédure simplifiée conformément à la lettre d) ci-dessus, comprenant les noms, prénoms, adresse, montant individuel de l'Indemnisation forfaitaire, numéro IBAN du compte bancaire ou moyen de paiement équivalent. Elle remettra un exemplaire de cette liste à l'OCIRT.

f) Le paiement de l'Indemnisation forfaitaire sera effectué par Uber B.V. dans un délai fixé au 28 février 2023.

g) Le mécanisme de l'Indemnisation forfaitaire est conçu comme correspondant à une enveloppe globale de CHF 4.6 millions. Pour l'hypothèse où les montants d'Indemnisation forfaitaire effectivement versés aux Chauffeurs concernés ayant accepté la procédure simplifiée conformément à la lettre d) ci-dessus devait être inférieur à cette enveloppe globale de CHF 4.6 millions, l'éventuel différentiel non attribué sera versé aux Chauffeurs concernés ayant accepté l'Indemnisation forfaitaire de manière proportionnelle aux montants alloués à ceux-ci sur la base du mécanisme simplifié, pour autant que le nombre de Chauffeurs concernés ayant accepté la procédure simplifiée corresponde au moins à 90% des kilomètres parcourus durant le temps P3 durant la période du 29 octobre 2019 au 17 juin 2022. Cet éventuel paiement complémentaire interviendra dans un délai fixé au 31 mars 2023.

5. Acomptes auprès de la SVA Zurich

Dans le cadre des discussions actuellement en cours entre Uber B.V. et la SVA Zurich (Sozialversicherungsanstalt des Kantons Zürich) s'agissant de la problématique de l'affiliation aux assurances sociales des chauffeurs ayant utilisé l'application Uber, Uber B.V. s'engage à verser à la SVA Zurich d'ici le 31 décembre 2022, un acompte d'un montant de CHF 10.7 millions correspondant aux cotisations estimées pour l'assurance AVS (partie employée) pour les Chauffeurs concernés, étant précisé que cet acompte devra être exclusivement affecté aux cotisations des chauffeurs qui ont exercés une activité directement pour Uber B.V. au bénéfice d'une carte VTC genevoise dans le Canton de Genève antérieurement au 17 juin 2022.

Le versement de cet acompte ne signifie pas qu'Uber B.V. reconnaît que les chauffeurs ont exercé leur activité sur la plateforme Uber en qualité de salariés hors du canton de Genève ou que la SVA Zurich est compétente pour affilier les chauffeurs et prélever des cotisations. Il ne doit pas non plus être compris comme une admission par Uber B.V. de la méthodologie de calcul utilisée par la SVA Zurich.

6. Sûretés

Les sûretés déposées auprès de Maîtres Loïc Sauvin et Antoine Anken, notaires à Carouge contribueront à garantir les indemnisations forfaitaires et indemnités pour cas de rigueur visées ci-avant.

Le montant de cinq millions de francs déposé auprès de Maîtres Loïc Sauvin et Antoine Anken, notaires à Carouge, sera libéré lorsqu'Uber B.V. aura payé l'intégralité des indemnités précitées aux Chauffeurs concernés ayant accepté la procédure simplifiée décrite ci-dessus.

* * *

Uber B.V. précise encore, à toutes fins utiles, que les engagements ci-dessus sont pris de manière ferme et irrévocable ».

Ce courrier précise que P3 signifie le temps de course, P2 signifie le temps d'approche une fois la course acceptée, et P1 signifie le temps de connexion hors P2 et P3.

18. Il est rappelé que le salaire minimum est de 23 francs par heure, montant qui est indexé chaque année (art. 39K LIRT). Il s'applique aux relations de travail des travailleurs accomplissant habituellement leur travail dans le canton de Genève (art. 39I LIRT), que l'OCIRT, soit pour lui l'inspection du travail (IT), et l'inspection paritaire des entreprises (IPE) sont compétents pour contrôler le respect par les employeurs des dispositions du chapitre de la LIRT relatif au salaire minimum, que tout employeur doit pouvoir fournir en tout temps à l'IT ou à l'IPE un état détaillé des salaires versés à chaque travailleur et du nombre correspondant d'heures de travail effectuées (art. 39M LIRT), étant précisé que les dispositions cantonales relatives au salaire minimum sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2020.
19. Aux fins du contrôle du respect du salaire minimum par Uber B.V., l'IT a pu s'appuyer sur des données agrégées et individuelles pour l'ensemble des chauffeurs ayant travaillé pour Uber depuis novembre 2020 et qui indiquaient les durées respectives au temps de course avec le client (P3), le temps d'approche (P2), soit le temps entre l'acceptation de la course et la prise en charge du client, et le temps de connexion hors course et approche (P1), les 3 temps additionnés correspondant au temps de connexion, ainsi que les kilomètres afférents à P2 et P3.

L'IT a également recueilli le témoignage de chauffeurs pour affiner ses analyses, notamment en vue d'estimer certains éléments qui ne pouvaient ressortir des données mentionnées ci-dessus. En effet, dans un cadre de requalification en relation de travail, au sens du contrat de travail (319 ss CO), il s'agit à la fois de tenter de reconstituer la volonté concordante des parties, tout en les soumettant au surplus aux normes impératives.

Dans la première perspective, pour procéder à son analyse, l'IT a retenu comme hypothèse un accord concernant le type de prestation et la manière de fixer la rémunération (contre-prestation), partant du revenu. A cet égard, les relevés fournis par Uber B.V., indiquant le chiffre d'affaires réalisé par le chauffeur, les frais de service pour l'utilisation de l'application d'Uber et le nombre de kilomètres effectués en P3, s'apparentent à une fiche de salaire. Manque, du point de vue de l'autorité de contrôle du salaire minimum, un référentiel horaire de la durée du travail – une distance ne pouvant être qu'une indication approximative de celle-là. Par ailleurs, outre l'obligation de prélever des cotisations sociales, la requalification en contrat de travail emporte l'obligation de l'employeur d'indemniser convenablement le travailleur pour l'utilisation des instruments de travail ou des matériaux fournis par ce dernier (art. 327 al. 2 CO) et le remboursement des frais imposés par l'exécution du travail (art. 327a CO), lesquels constituent des frais professionnels, qui sont considérés aux fins de l'estimation comme venant en déduction du salaire.

Le contrôle du respect du salaire minimum implique donc de déterminer d'une part le montant des frais professionnels, qui doit permettre d'établir la part salariale de la rémunération, et la durée du travail. Concernant cette dernière, il n'y a pas de consensus sur la manière de la définir. En effet, à partir d'un modèle de rémunération à la prestation, ou à la pièce, soit la course, dont la durée d'exécution n'est pas définie par avance, plusieurs hypothèses sont envisageables dans le cadre d'une requalification, qui conduisent à des prises en compte du temps de travail très différentes. D'une part l'idée de requalifier la relation contractuelle en tant que contrat de travail sur appel improprement dit, qui conduit à ne reconnaître aucun temps d'attente. D'autre part, la vision selon laquelle dès qu'il y a connexion à l'application, il y a mise à disposition de son temps par l'employé et donc rémunération nécessaire de l'ensemble de ces heures.

Il ressort de l'analyse de la pratique effective d'un certain nombre de chauffeurs que ni l'une ni l'autre des options mentionnées ci-dessus ne saurait être suivie dans l'évaluation permettant de déterminer si le salaire minimum cantonal a été respecté. D'un côté, il n'est guère discutable qu'un chauffeur qui manifestement cherche à accomplir un maximum de courses d'affilée ne profite, et ne peut profiter, du soi-dit temps d'attente, et qu'il se met clairement à disposition de l'employeur sans pouvoir se consacrer à d'autres activités ; d'un autre côté il est difficilement soutenable, toujours en regard de l'activité effectivement déployée, que l'ensemble du temps de connexion puisse toujours être assimilé à du temps de travail pour tous les chauffeurs, certains ne recherchant pas l'accomplissement d'un maximum de courses et refusant certaines d'entre elles. De la sorte, et pour les besoins de l'analyse, l'IT a retenu, comme valeur "haute", que le temps d'attente à rémunérer équivalait à P2+P3.

Concernant les frais professionnels, la question ne se révèle pas moins épineuse. De fait, les réalités entre chauffeurs, ne serait-ce qu'à raison du type de véhicule dont ils ont fait l'acquisition, sont quasi infiniment diverses et ne prêtent guère à la moindre réduction – c'est d'ailleurs pourquoi l'indemnisation pour utilisation du véhicule privé, qui se fait le plus souvent de manière marginale à l'activité professionnelle, fait généralement l'objet d'une convention de remboursement de frais. Au moment de devoir essayer d'établir une règle commune, on peut appréhender les frais sous deux angles forfaitaires différents. Soit l'on établit un montant kilométrique, soit l'on déduit, à partir des frais effectifs de chauffeurs représentatifs, un taux de charge par rapport au revenu. C'est ainsi que deux hypothèses ont été retenues par l'IT, toujours dans une perspective "maximaliste", soit en retenant les valeurs plausibles les plus hautes. D'un côté, un taux de charge à hauteur du 50% du revenu net de frais de services (TVA incluse). De l'autre, une indemnité kilométrique de 80 centimes du kilomètre en augmentant le nombre de kilomètres de courses (P2-P3) par un facteur de 1.6.

A partir de là, il est devenu possible d'estimer ce que les chauffeurs auraient dû recevoir au titre du salaire minimum et de comparer ce montant à ce qui avait été déjà perçu. Concrètement, s'agissant du temps de travail retenu, les heures de courses P2-P3 ont été multipliées par un coefficient 2, puis par 25.19 francs ; ce dernier montant correspond au montant du salaire minimum, proratisé en fonction de son montant de base et la période concernée (soit 23 francs pour novembre et décembre 2020, 23.14 pour l'année 2021 et 23.27 pour les 5 premiers mois de l'année 2022), auquel a été ajoutée la part afférente à 4 semaines de vacances (8.333%) et 1 jour férié payé (0.418%).

S'agissant des frais professionnels à déduire de la rémunération totale, dans la variante "frais effectifs (FE)", les frais retenus (50%) sont équivalents au montant salarial. Avec l'option "indemnité kilométrique (IK)", les kilomètres pour P2-P3 ont été multipliés par 1.6,

puis par 0.8 pour obtenir le montant total des frais à déduire de la rémunération. Selon cette dernière approche, on obtient des frais sensiblement supérieurs, et par voie de conséquence une part salariale moindre.

S'agissant de la part des salariés aux cotisations sociales obligatoires (AVS/AI/AC/APG/LPP/LAA et LAMat-GE) des chauffeurs depuis le début de leur activité dans le canton de Genève et jusqu'à la fin des relations contractuelles les liant ou les ayant liés directement à Uber B.V., sur la base des chiffres en sa possession et des estimations précitées, l'IT les estime dans une fourchette allant de 15,4 millions à 16,2 millions de francs. L'IT relève que le montant de CHF 10.7 millions d'acomptes auprès de la SVA Zurich concerne la part des salariés pour les seules cotisations qui seront perçues par cette institution.

Aussi, quelle que soit la variante retenue, selon les estimations de l'IT, dans l'hypothèse où Uber B.V. renoncerait à en demander le remboursement aux chauffeurs concernés, dans une approche globale, il apparaît que les rattrapages rendus nécessaires en raison du non-respect du salaire minimum seraient couverts, déjà par la prise en charge des cotisations sociales – presque intégralement pour la variante IK et plus largement pour FE.

Avec 4.6 millions d'indemnités kilométriques supplémentaires – et un contrôle basé sur des hypothèses très "prudentes", au sens de retenir des variantes favorables aux chauffeurs - cela donne une fiabilité suffisante à l'estimation pour considérer que, sous réserve d'éventuelles situations particulières, les chauffeurs auront perçu une rémunération respectant le salaire minimum applicable. Sur le plan du respect du salaire minimum cantonal en vigueur depuis le 1^{er} novembre 2020, considérant ses strictes compétences, l'IT conclut qu'une situation conforme au droit serait ainsi globalement rétablie par l'exécution des engagements irrévocables d'Uber B.V. tels que figurant dans sa lettre du 4 novembre 2022, partant du principe que les autres engagements pris par Uber B.V dans l'Accord du 10 juin 2022, l'Avenant du 29 juillet 2022 et lors des séances des 26, 27 et 28 septembre 2022 sont inconditionnels et non litigieux.

20. Si la compétence stricte de contrôle de l'IT est celle du respect du salaire minimum, considérant qu'elle agit sur délégation de la PCTN dans le contexte de la vérification du rétablissement d'une situation conforme au droit au sens de la LTVTC, que les exploitants d'entreprises doivent respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité (art. 25 al. 3 LTVTC), il lui apparaît que la conformité au droit doit être analysée sur l'ensemble de la période et donc en prenant en considération les années précédant l'entrée en vigueur de celui-là. En effet l'autorité considère que la conformité au droit comprend également le respect des usages professionnels et du droit impératif du travail. A ce titre, les règles en vigueur concernant la rémunération du travail doivent être appliquées à la situation effective des rapports contractuels requalifiés. A nouveau, l'analyse est rendue complexe par l'absence de référence objective pour au moins l'un des critères précités. En effet, contrairement à nombre de secteurs, le transport de personnes n'est soumis à aucune convention collective de travail, même non étendue, ou contrat-type de travail avec salaire impératif et aucun usage n'a été établi dans ce domaine – les fonctions ou métiers soumis à un salaire minimum les plus similaires que l'on peut identifier sont probablement les chauffeurs de l'économie domestique (CTT-Edom, J 1 50.03) et les chauffeurs de camions "poids légers" du secteur du transport de choses pour compte de tiers (CTT-TCCT, J 1 50.18), dont les salaires horaires, pour des employés avec expérience professionnelle,

vacances et jours fériés compris, étaient, avant l'entrée en vigueur du salaire minimum, respectivement de 23.12 et 21.23 francs. Il en résulte qu'en l'absence de toute référence objective – le recours au calculateur de salaire qui est effectué dans le cadre de conciliations salariales ne fonde pas une norme imposable –, la détermination de la volonté des parties au sens de l'art. 18 CO ou de ce que devrait être le salaire usuel dû à raison de l'article 322 CO relève de la compétence des juridictions prud'homales.

En dépit de cette indétermination, l'autorité a procédé à des analyses en fonction de différentes hypothèses qui présentaient toutes un certain degré de plausibilité. A cette fin, l'IT a pu s'appuyer sur des données agrégées et individuelles pour l'ensemble des chauffeurs ayant travaillé pour Uber B.V. depuis le début ses activités à Genève en 2014 et jusqu'à l'entrée en vigueur du salaire minimum le 1^{er} novembre 2020. Ces données indiquaient les durées afférentes à P1, P2 et P3 ainsi que les kilomètres afférents à P2 et P3. Dans tous les cas retenus, et selon les deux modèles de détermination des frais professionnels, au regard de la proposition formulée par Uber B.V. dans sa lettre du 4 novembre 2022, il ne peut être retenu que l'on serait dans une situation où, globalement, la rémunération serait à ce point basse qu'elle revêtirait un caractère manifestement abusif. Dès lors, sur la base des éléments en possession de l'autorité, les engagements pris par Uber B.V. dans sa correspondance du 4 novembre 2022 ne heurtent pas de manière manifeste les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et les conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité, de sorte que l'autorité n'y voit pas de contradiction manifeste avec l'art. 25 al. 3 LTVTC au regard de la situation collective des chauffeurs concernés. Comme déjà exposé, cette appréciation intervient sur une base collective, de sorte que l'autorité administrative chargée de veiller à l'application de la LTVTC ne saurait substituer son appréciation à celle que pourrait avoir une juridiction civile, laquelle est donc réservée, tant en ce qui concerne la détermination concrète des questions de rémunération que de celles relatives aux frais.

21. Le 1^{er} novembre 2022 est entrée en vigueur la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 28 janvier 2022 (ci-après : nLTVTC). Bien que celle-ci abroge la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016 (art. 44 nLTVTC), ses dispositions transitoires disposent que *l'entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit requérir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité* (art. 44 al. 4 nLTVTC).

EN DROIT

22. Par décision du 29 octobre 2019, aujourd'hui définitive et exécutoire, la PCTN a constaté qu'Uber B.V. était un exploitant d'entreprise de transport au sens de l'art. 4 let. c LTVTC. Dans le contexte de cette procédure, il a été retenu qu'Uber B.V. était liée par des contrats de travail aux chauffeurs, ou à tout le moins ceux dont la situation a été examinée, ayant déployé une activité dans le canton de Genève. A teneur de l'art. 25 al. 2 LTVTC, les exploitants d'entreprises respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département leur demande en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente. Selon l'art. 36 al. 2 LTVTC, le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses ou à une entreprise de transport de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit. Il a été fait application de ces dispositions dans la décision précitée.
23. En outre, le 10 juin 2022, soit postérieurement à l'arrêt du Tribunal fédéral du 30 mai 2022 (arrêt 2C_34/2021), Uber B.V. a déclaré avoir cessé d'opérer en tant qu'exploitant d'entreprise de transport au sens de l'art 4, let. c LTVTC dans le canton de Genève le 4 juin 2022. Cette activité a depuis été poursuivie par MITC. L'objet de la présente décision étant d'examiner si la PCTN peut lever l'interdiction faite à Uber B.V. en sa qualité d'entreprise de transport de poursuivre son activité, il est précisé qu'elle ne se prononce pas sur la qualification juridique du nouveau modèle, dans lequel intervient également MITC, mis en place suite à l'Accord du 10 juin 2022.
24. Nonobstant l'entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2022 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 28 janvier 2022 (nLTVTC), la question de la levée de l'interdiction d'exploiter conserve son actualité, étant donné que l'art. 46 al. 4 nLTVTC prévoit un délai transitoire d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi pour requérir l'autorisation d'exploiter.
25. Dans le contexte de la présente décision, la PCTN n'a pas pour tâche de trancher des litiges individuels quant à la qualification des relations individuelles entre certains chauffeurs et Uber B.V., ni d'apprécier les prétentions que ceux-ci pourraient individuellement faire valoir au regard de leur situation personnelle. La PCTN intervient comme autorité de contrôle, de sorte qu'elle apprécie globalement en fonction des données en sa possession si les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité sont respectées. Etant considéré les difficultés relatives à l'appréciation de la requalification d'une activité présentée initialement comme indépendante en activité dépendante, tant en ce qui concerne ses aspects contractuels (tels que la détermination de la rémunération, la prise en charge des frais par l'employeur, le paiement du salaire pour les vacances ou d'éventuelles incapacités,...), que ceux relatifs aux assurances sociales (notamment la détermination du salaire assuré), compte tenu de l'absence de jurisprudence permettant de circonscrire précisément les paramètres de calcul, la PCTN précise que son appréciation est fondée sur l'analyse des données en sa possession et globale, et qu'elle ne saurait se substituer aux appréciations qui pourraient être faites dans des cas concrets par d'autres autorités, telles que le juge civil ou les autorités d'assurances sociales.
26. Pour apprécier si une situation conforme au droit a été rétablie par Uber B.V. il convient de tenir compte des engagements pris par Uber B.V. suite à l'arrêt du Tribunal fédéral du

30 mai 2022, lesquels sont décrits ci-dessus et qui peuvent être synthétisés de la manière suivante :

- Uber B.V. a déclaré avoir cessé d'opérer en tant qu'exploitant d'entreprise de transport au sens de l'art 4, let. c LTVTC dans le canton de Genève le 4 juin 2022 ; son activité a été depuis poursuivie par une autre société, de sorte qu'au regard des éléments en possession de la PCTN et des explications fournies par Uber B.V., cette dernière ne revêt plus la qualité d'employeur au sens de l'article 319 CO ou de l'article 10 LPGA pour la majorité des chauffeurs concernés ; en effet, les contrats individuels de travail ont soit été transférés soit ont pris fin à l'expiration du délai de congé individuel (et cela même si l'art. 333 CO devait ne pas être applicable), sous la réserve de l'application de l'art. 336c CO pour une minorité de chauffeurs dans certaines hypothèses particulières. Il est toutefois précisé que la présente décision ne se prononce pas sur la qualification juridique du nouveau modèle, dans lequel intervient également MITC Mobility SA, mis en place suite à l'Accord du 10 juin 2022.
- Par accord du 10 juin 2022, Uber B.V. a reconnu qu'à ce jour dans le canton de Genève, elle était un exploitant d'entreprise de transport au sens de l'art. 4, let. c LTVTC, étant précisé que les éventuelles modifications pouvant potentiellement avoir un impact sur la qualification du modèle intervenues depuis le 29 octobre 2019 n'ont pas fait l'objet d'un examen car n'ayant pas été soumises à la PCTN. Jusqu'au 4 juin 2022, Uber B.V. s'est engagée à faire respecter les prescriptions du droit du travail et les appliquer à la situation de chaque chauffeur, personne physique (n'exerçant pas cette activité via une personne morale autre qu'Uber B.V.) directement liée à Uber B.V. et au bénéfice d'une carte VTC genevoise. Uber B.V. s'est engagée à payer les éventuels montants dus aux chauffeurs concernés qui le réclameraient par écrit à Uber B.V. à une adresse en Suisse. Uber B.V. s'est aussi engagée à collaborer pleinement avec le service de l'inspection du travail de l'OCIRT à ce sujet. En ce sens, les engagements d'Uber B.V. clarifient la situation pour la période postérieure à décision de la PCTN du 29 octobre 2019.
- Par Avenant du 29 juillet 2022, Uber B.V. s'est engagée à déposer auprès d'un notaire de Genève des sûretés d'un montant de 5'000'000.- (cinq millions) de francs suisses, ces sûretés étant exclusivement destinées aux paiements directement aux chauffeurs des éventuels arriérés de salaire ou de frais dus. Ces sûretés ont été déposées et ont fait l'objet d'une convention de séquestre. La PCTN considère que le montant relatif à ces sûretés a été convenu en présence des syndicats UNIA et SIT, qui l'ont validé (voir PV de la séance), de sorte qu'il peut être considéré comme adéquat.
- Par Avenant du 29 juillet 2022, Uber B.V. s'est engagée aussi à verser aux chauffeurs qui ont été les plus actifs durant la période des 6 mois précédant le 1^{er} juin 2022 une prime unique et exceptionnelle de nature salariale dont les montants nets ont été fixés dans ledit Avenant. Cette prime et les modalités qui l'accompagnent ont été convenues en présence des syndicats UNIA et SIT, qui l'ont validé (voir PV de la séance).
- Dans le contexte des séances des 26, 27 et 28 septembre 2022, Uber B.V. s'est engagée à fournir des données dont le contenu est spécifié dans les procès-verbaux de ces séances, lesquels sont signés par les participants à celles-ci. Ces données, en tant qu'elles sont communiquées aux chauffeurs concernés, tendent à faciliter leurs appréciations individuelles de leurs situations.
- Par correspondance du 4 novembre 2022, Uber B.V. a formulé des engagements de manière ferme et irrévocable, reproduits ci-dessus (voir ci-dessus en fait, chiffre 17), qui comprennent les précisions et améliorations ressortant des remarques formulées par la PCTN dans son courrier du 21 octobre 2022 (voir ci-dessus en fait, chiffre 16) suite à la prise de position du 12 octobre 2022 (voir ci-dessus en fait, chiffre 15).

27. Aux fins du contrôle du respect du salaire minimum par Uber B.V, l'IT a procédé à des analyses sur la base des données en sa possession, reproduites ci-dessus (voir ci-dessus en fait, chiffre 19). Il en ressort que, après avoir déduit de la rémunération totale perçue les frais professionnels dans les hypothèses de travail décrites, il est devenu possible d'estimer ce que les chauffeurs auraient dû recevoir au titre du salaire minimum et de comparer ce montant à ce qui avait été déjà perçu. Concrètement, s'agissant du temps de travail retenu, les heures de courses P2-P3 ont été multipliées par un coefficient 2, puis par 25.19 francs, qui correspond au montant du salaire minimum, proratisé en fonction de son montant de base et de la période concernée (soit 23 francs pour novembre et décembre 2020, 23.14 pour l'année 2021 et 23.27 pour les 5 premiers mois de l'année 2022), auquel a été ajoutée la part afférente à 4 semaines de vacances et 1 jour férié payé. S'agissant des frais professionnels à déduire de la rémunération totale, dans la variante "frais effectifs (FE)", les frais retenus (50%) sont équivalents au montant salarial. Avec l'option "indemnité kilométrique (IK)", les kilomètres pour P2-P3 ont été multipliés par 1.6, puis par 0.8 pour obtenir le montant total des frais à déduire de la rémunération. Selon cette dernière approche, on obtient des frais sensiblement supérieurs, et par voie de conséquence une part salariale moindre. S'agissant de la part des salariés aux cotisations sociales obligatoires (AVS/AI/AC/APG/LPP/LAA et LAMat-GE) des chauffeurs depuis le début de leur activité dans le canton de Genève et jusqu'à la fin des relations contractuelles les liant ou les ayant liés directement à Uber B.V., sur la base des chiffres en sa possession et des estimations précitées, l'IT les estime dans une fourchette allant de 15,4 millions à 16, 2 millions de francs. La fourchette précitée englobe le montant de CHF 10.7 millions d'acomptes auprès de la SVA Zurich, qui concerne la part des salariés pour les seules cotisations qui seront perçues par cette institution. Aussi, quelle que soit la variante retenue, selon les estimations de l'IT, l'engagement irrévocable d'Uber B.V. de renoncer à en demander le remboursement aux chauffeurs concernés et de les prendre à sa seule charge, dans une approche globale, suffit à couvrir les rattrapages nécessaires pour respecter le salaire minimum, et cela presque intégralement pour la variante IK et entièrement pour la variante FE. Avec 4.6 millions d'indemnités kilométriques supplémentaires – et un contrôle basé sur des hypothèses très "prudentes", au sens de retenir des variantes favorables aux chauffeurs - cela donne une précision suffisante de l'estimation pour retenir, sous réserve d'éventuelles situations exceptionnelles, que les chauffeurs, après indemnisation, auront perçu une rémunération respectant le salaire minimum. Sur le plan du respect du salaire minimum cantonal en vigueur depuis le 1^{er} novembre 2020, considérant la limite de ses compétences, l'IT a conclu qu'une situation conforme au droit serait ainsi rétablie pour les chauffeurs qui ont exercé une activité directement pour Uber B.V au bénéfice d'une carte VTC genevoise dans le canton de Genève antérieurement au 17 juin 2022, par l'exécution des engagements pris de manière ferme et irrévocable par Uber B.V. dans sa lettre du 4 novembre 2022, partant du principe que les autres engagements pris par Uber B.V dans l'Accord du 10 juin 2022, l'Avenant du 29 juillet 2022 et lors des séances des 26 et 27 septembre 2022 sont inconditionnels et non litigieux.
28. Au vu de ce qui précède, considérant sur la base des éléments en possession de la PCTN et des explications fournies par Uber B.V. que cette dernière n'est plus, depuis le 17 juin 2022, directement un employeur des chauffeurs déployant une activité de chauffeur dans le canton de Genève au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur, qu'Uber B.V. a pris des engagements suffisants pour rétablir une situation conforme au droit au sens des art. 25 al. 3 et 36 al. 2 LTVTC, que ces engagements portent jusqu'à la fin de la période où elle a exercé une activité d'exploitant d'entreprise de transport au sens de l'art. 4 let. c LTVTC, que la présente décision est rendue au regard de cette seule qualité d'exploitant

d'entreprise de transport au sens de la LTVTC, que les dispositions transitoires de la nLTVTC maintiennent l'actualité de la question examinée, relevant que les engagements pris par Uber B.V dans l'Accord du 10 juin 2022, l'Avenant du 29 juillet 2022 et lors des séances des 26 et 27 septembre 2022 sont inconditionnels et non litigieux, qu'Uber B.V. s'est engagée à renoncer inconditionnellement à agir judiciairement ou à intenter des poursuites contre les chauffeurs qui ont exercé une activité directement pour Uber B.V au bénéfice d'une carte VTC genevoise dans le canton de Genève antérieurement au 17 juin 2022 pour obtenir le remboursement des cotisations des salariés aux assurances sociales pour les activités exercées par ces chauffeurs jusqu'à la fin des relations contractuelles les liant ou les ayant directement liés à Uber B.V. et au plus tard jusqu'au 17 juin 2022, qu'au surplus elle s'est engagée à transmettre les données individuelles précitées, ainsi qu'à proposer une procédure simplifiée portant sur une enveloppe globale de CHF 4.6 millions, que selon les estimations de l'IT ces engagements sont suffisants pour couvrir globalement les montants que les chauffeurs concernés pourraient réclamer à Uber B.V. après compensation de créances pour l'activité déployée jusqu'au 17 juin 2022, rappelant que le rôle de la PCTN n'est pas de se substituer aux autorités chargées d'examiner des situations concrètes individuelles, précisant que la présente décision ne se prononce pas sur la qualification juridique du nouveau modèle - dans lequel intervient également MITC - mis en place suite à l'Accord du 10 juin 2022, réservant une appréciation différente sur le modèle mis en place postérieurement au 10 juin 2022, prenant aussi en considération les impératifs de protection sociale des chauffeurs, tenant compte du fait que la procédure simplifiée décrite dans le courrier d'Uber B.V. du 4 novembre 2022 permettra à nombre de chauffeurs d'obtenir une indemnisation forfaitaire équitable, que chaque chauffeur concerné aura la liberté de souscrire ou non à cette procédure, que les chauffeurs qui le souhaitent pourront préférer une action individuelle, prenant en compte l'importance et l'adéquation des engagements pris par Uber B.V. au bénéfice des chauffeurs concernés, relevant que le rôle de l'autorité publique est aussi de favoriser une solution sociale qui lui apparaît proportionnée et opportune pour un grand nombre de chauffeurs concernés, la PCTN considère que les conditions d'une situation conforme au droit au sens des art. 25 al. 3 et 36 al. 2 LTVTC seront réalisées sitôt qu'Uber B.V. aura encore cumulativement accompli les démarches suivantes :

a) Payer à SVA Zurich d'ici au 31 décembre 2022 un acompte de CHF 10.7 millions correspondant à la part salarié des cotisations estimées aux assurances sociales fédérales pour lesquelles la SVA Zurich intervient, étant précisé que cet acompte devra être exclusivement affecté aux cotisations (part salarié) des chauffeurs qui ont exercé une activité directement pour Uber B.V. au bénéfice d'une carte VTC genevoise dans le canton de Genève antérieurement au 17 juin 2022.

b) Appliquer les procédures simplifiées d'indemnisation individuelle des chauffeurs concernés, conformément aux principes exposés dans la lettre d'Uber B.V. du 4 novembre 2022, et leur avoir payé les montants dus au terme de cette procédure, à charge pour Uber B.V. de démontrer à la PCTN avoir payé l'intégralité des montants précités.

c) Appliquer les procédures d'indemnisation pour cas de rigueur conformément aux principes exposés dans la lettre d'Uber B.V. du 4 novembre 2022, à charge pour Uber B.V. de démontrer à la PCTN avoir respecté cette procédure.

29. La PCTN précise qu'elle retire l'effet suspensif à un éventuel recours, de sorte que la présente décision est immédiatement exécutoire nonobstant un éventuel recours (art. 66 al. 1 LPA). Le retrait de l'effet suspensif est justifié par l'intérêt public prépondérant à la

protection sociale des chauffeurs concernés, compte tenu également du caractère ferme et irrévocable des engagements figurant dans la lettre d'Uber B.V. du 4 novembre 2022, de sorte qu'il ne serait pas admissible qu'un éventuel recours ait pour effet de différer la mise en place des procédures et engagements pris par Uber B.V. au regard d'un calendrier qui contient des échéances à respecter.

30. La présente décision sera communiquée en copie aux mêmes autorités que celles désignées au chiffre 8 de la décision du 29 octobre 2019, dans la mesure où elle en constitue une suite.

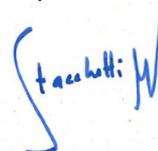
Par ces motifs,

**LE SERVICE DE POLICE DU COMMERCE
ET DE LUTTE CONTRE LE TRAVAIL AU NOIR**

1. Suspend provisoirement l'interdiction faite à Uber B.V. de poursuivre son activité jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit, sous la réserve du respect des chiffres 2 et 3 ci-dessous.
2. Impartit à Uber B.V. un délai au 16 janvier 2023 pour démontrer qu'elle a payé à SVA Zurich d'ici au 31 décembre 2022 un acompte de CHF 10.7 millions relatif à la part salarié des cotisations pour toutes les assurances sociales fédérales pour lesquelles la SVA Zurich intervient, étant précisé que cet acompte devra être exclusivement affecté aux cotisations des chauffeurs (part salarié) qui ont exercé une activité directement pour Uber B.V au bénéfice d'une carte VTC genevoise dans le canton de Genève antérieurement au 17 juin 2022.
3. Impartit à Uber B.V. un délai au 31 mars 2023 pour démontrer, conformément aux engagements exposés dans sa lettre du 4 novembre 2022, (a) qu'elle a appliqué les procédures simplifiées d'indemnisation individuelle des chauffeurs concernés et leur a payé les montants dus au terme de cette procédure et (b) qu'elle a respecté la procédure d'indemnité pour cas de rigueur.
4. Dit que l'interdiction faite à Uber B.V. de poursuivre son activité jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit sera levée dès qu'Uber B.V. aura satisfait aux exigences mentionnées aux chiffres 2 et 3 ci-dessus.
5. Notifie la présente décision à Uber B.V., avec pour adresse Étude Walder Wyss SA, à l'attention de Me Rayan HOUDROUGE, Avocat, 3, boulevard du Théâtre, Case postale 1211 Genève 3.
6. Communique copie de la présente décision, en application de l'article 52 RTVTC, aux autorités fédérales et cantonales compétentes en matière d'assurances sociales, soit à l'office fédéral des assurances sociales (OFAS) et l'office cantonal des assurances sociales (OCAS), respectivement de mise en œuvre de l'ALCP et de la législation d'application de droit suisse, soit au Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) et au service de l'inspection du travail de l'OCIRT ainsi qu'à l'autorité chargée d'exécuter l'OTR 2, soit la police routière / groupe transports environnement.
7. Retire l'effet suspensif à un éventuel recours contre la présente décision, de sorte que cette décision est immédiatement exécutoire nonobstant recours.

La présente décision est susceptible de recours auprès de la Chambre administrative de la Cour de justice, rue de Saint-Léger 10, case postale 1956, 1211 Genève 1, dans un délai de 30 jours à compter de sa notification. L'acte de recours doit contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation de la décision attaquée ainsi que les conclusions du recourant. L'acte de recours contient également l'exposé des motifs ainsi que l'indication des moyens de preuve. Les pièces dont dispose le recourant doivent être jointes.

Veuillez agréer, Maître, Madame, Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.



Matthias Stacchetti
Directeur