

GE_GERICHTE A/3485/2016 vom 11. April 2017

GE Cour de justice, 2017-04-11, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_A_3485_2016

FR: GE_GERICHTE A/3485/2016 du 11 avril 2017

IT: GE_GERICHTE A/3485/2016 del 11 aprile 2017

Erwägungen

E. 1

En date du 1^{er} mars 2013, le service du commerce, devenu le service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir (ci-après : PCTN), a autorisé M. A_____ à exploiter en qualité d'indépendant un taxi de service privé immatriculé GE 1_____, conformément aux dispositions légales en vigueur. Par ailleurs, depuis le 1^{er} février 2013, M. A_____ est locataire d'une place de parc sise rue B_____ _____, 1205 Genève.

E. 2

Dans un rapport du 6 août 2014 de dénonciation à la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) du 21 janvier 2005 (LTaxis - H 1 30) entrée en vigueur le 15 mai 2005, la gendarmerie genevoise a fait état de ce qui suit. Le 2 août 2014 vers 02h25, un taxi de service privé avait pris en charge une cliente à la rue du Marché, lorsque celle-ci lui avait fait signe. La gendarmerie avait dès lors procédé à son contrôle ; il s'était avéré que ce chauffeur, identifié comme étant M. A_____ et avisé du présent rapport sur le champ, maraudait à la rue précitée et qu'il avait pris cette cliente sans qu'il ait eu d'appel téléphonique. En outre, à cet endroit, la circulation était interdite aux véhicules automobiles. Au titre d'infractions administratives était reproché à l'intéressé d'avoir, en tant que taxi de service privé, circulé uniquement dans le dessein de rechercher des clients (circuits inutiles) et d'avoir accédé aux zones ou aux rues dans lesquelles la circulation était restreinte. Sous « contravention(s) » était indiqué : « Ne pas observer le signal de prescription "circulation interdite aux voitures automobiles" (2.03) ».

E. 3

Dans un rapport du samedi 15 août 2015, la gendarmerie a indiqué avoir repéré, le jour même à 10h25, un taxi de service privé, en attente de clients, sur les cases « TAXI » à la rue François-Bonivard 4. Elle avait identifié le conducteur de ce véhicule qui se trouvait assis à la place du conducteur comme étant M. A_____. Elle avait procédé au contrôle de ce dernier et, lors des formalités d'usage, a constaté ce qui suit : il n'avait pas le disque tachygraphe de la veille, le dernier disque étant daté du 13 août 2015 ; il n'avait pas affiché ou mis à disposition du client dans sa voiture le feuillet d'information aux passagers (tarifs, obligation des chauffeurs, etc...) ; il n'avait pas tenu à jour le registre sur la durée du travail, de la conduite et du repos ; sur les disques tachygraphes, les inscriptions étaient incomplètes et il manquait son nom de famille. Pour ces motifs, elle avait informé M. A_____ de l'établissement du présent rapport. L'intéressé avait commis les infractions administratives suivantes : « taxi de service privé arrêté ou parké sur la voie publique dans l'attente de clients » ; « taxi de service parké sur une station de taxis dans

l'attente de clients » ; « n'a pas affiché ou mis à disposition du client dans sa voiture le feuillet d'information aux passagers (tarifs, obligation des chauffeurs, etc...) » ; « chauffeur indépendant : n'a pas tenu à jour le registre sur la durée du travail, de la conduite et du repos ». Au titre de contraventions était retenu ce qui suit : « apporter des inscriptions incomplètes sur le disque d'enregistrement du tachygraphe » ; « ne pas être porteur du disque d'enregistrement de la veille ».

E. 4

Par lettre du 6 septembre 2016, le PCTN, se référant aux deux rapports précités, dont le contenu était résumé, a fait part à M. A_____ de ce qu'il envisageait de lui infliger une sanction et/ou une mesure administrative(s), conformément aux art. 45 à 47 LTaxis, celui-ci ayant la possibilité de s'expliquer en répondant par écrit aux faits reprochés d'ici au 19 septembre 2016.![endif]>![if>

E. 5

M. A_____ n'a pas donné suite à cette invitation.![endif]>![if>

E. 6

Par courrier du 26 septembre 2016, le PCTN a sollicité le préavis de la commission de discipline LTaxis concernant une amende administrative de CHF 1'850.- envisagée en application de l'art. 45 al. 1 LTaxis, sur la base des infractions reprochées des 2 août 2014 et 15 août 2015 qui étaient résumées avec en outre la précision que l'intéressé n'avait pas d'antécédents. ![endif]>![if>

E. 7

Par courriel de son président du 3 octobre 2016, la commission de discipline LTaxis a préavisé favorablement la sanction qui lui avait été soumise au sens de l'art. 48 LTaxis.![endif]>![if>

E. 8

Par décision du 4 octobre 2016, le PCTN persistant à reprocher à M. A_____ des infractions aux art. 19 al. 1 LTaxis en lien avec les art. 12 al. 1 et 13 al. 1, 15 al. 2 et 17 al. 2 du règlement d'exécution de la loi sur les taxis et limousines du 4 mai 2005 (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles - RTaxis - H 1 30.01) ainsi que 34 al. 3 LTaxis, lui a infligé une amende administrative de CHF 1'850.- pour avoir enfreint les articles précités.![endif]>![if> Était joint un bulletin de versement correspondant à ce montant.

E. 9

Par acte daté du 5 octobre 2016 et expédié le 14 octobre suivant au greffe de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : la chambre administrative), M. A_____ a formé recours contre cette décision, contestant l'amende administrative qui lui avait été infligée. ![endif]>![if> Depuis 2014 s'était implantée à Genève la société américaine Uber, en violation de la LTaxis adoptée en 2005. Depuis lors, il n'arrivait plus à payer ses factures, avait CHF 13'000.- de poursuites à cause d'une perte de 60 % de son chiffre d'affaires causée par l'arrivée illégale d'Uber. S'il avait pris une cliente et était resté sur une station publique en l'absence de taxis publics, il avait été obligé de le faire car il n'arrivait plus à vivre. La LTaxis était supposée être applicable à Uber, dont les chauffeurs venaient illégalement des cantons de Vaud, Valais, Neuchâtel, Fribourg et du Tessin. Ces chauffeurs

n'étaient pas contrôlés ni arrêtés selon la LTaxis et ne subissaient pas les obligations (pas d'enregistrement au PCTN, pas de tachygraphe et, pour 90 % des chauffeurs d'Uber, pas de carte limousine délivrée par le PCTN) qui incombaient aux chauffeurs de taxi privé comme lui. Il ne voyait donc pas pourquoi il serait sanctionné selon la LTaxis alors que cette même loi tolérait les chauffeurs d'Uber travaillant à Genève. Était à cet égard cité un événement qui lui était arrivé le 25 juin 2016 aux Pâquis : alors qu'il travaillait, un véhicule Uber immatriculé dans le canton de Vaud l'avait bloqué et, il avait klaxonné et dépassé cette voiture mais avait ensuite été arrêté par la police ; lorsqu'il avait demandé aux policiers pourquoi ils n'avaient pas arrêté le véhicule illégal d'Uber, ceux-ci avaient commencé à le menacer de retrait de permis, et lui avaient dit que la LTaxis n'était pas applicable aux voitures Uber car il y avait un flou concernant cette loi. Depuis juillet 2014, le recourant ne paierait aucune amende liée à la LTaxis.

E. 10

Le même acte a été adressé par l'intéressé au PCTN, qui l'a reçu le 17 octobre 2016. Ledit service l'a alors transmis le 18 octobre 2016 à la chambre administrative, pour raison de compétence.

E. 11

Dans sa réponse du 15 décembre 2016, le PCTN a conclu au rejet du recours de M. A_____, à la confirmation de sa décision du 4 octobre 2016, à la mise à la charge du recourant des frais liés à la procédure et au déboutement de celui-ci ainsi que de tout tiers de toutes autres ou contraires conclusions. Le recourant n'avait pas contesté les faits qui lui étaient reprochés. Aucune violation du principe de l'égalité de traitement ne pouvait être retenue. C'était en effet à tort que le recourant, qui exploitait en qualité d'indépendant un taxi de service privé, essayait d'assimiler sa situation à celle de la société Uber dont la situation était tellement dissemblable de la sienne qu'elle ne lui était pas comparable. Quoi qu'il en soit, la sanction litigieuse avait été établie conformément à la loi et le PCTN n'entendait pas y déroger.

E. 12

Dans sa réplique du 26 janvier 2017, le recourant a persisté dans ses griefs. Les chauffeurs d'Uber n'étaient pas soumis aux mêmes conditions d'autorisation que les chauffeurs de taxis (examens, casier judiciaire vierge, attestation de non poursuite, etc...) ; ils n'étaient pas inscrits à la caisse de compensation et ne cotisaient aucune charge sociale. Le PCTN devait arrêter d'infliger des amendes aux chauffeurs de taxi qui se comportaient légalement par rapport aux lois en vigueur. Tant qu'Uber continuerait son activité de cette manière, le recourant ne paierait pas d'amende infligée par le PCTN liée à la LTaxis.

E. 13

Par lettre du 8 mars 2017, la chambre administrative a informé les parties de ce que la cause était gardée à juger.

E. 14

Pour le reste, les arguments des parties seront repris, en tant que de besoin, dans la partie en droit ci-après. EN DROIT 1. Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10). 2. Le litige porte sur la conformité au

droit de la décision du PCTN de prononcer une amende administrative à l'encontre du recourant – qui exploite un taxi de service privé –, le sanctionnant ainsi pour deux infractions, commises les 2 août 2014 et 15 août 2015.!

3. De par son art. 1 al. 1, la LTaxis a pour objet d'assurer un exercice des professions de transport de personnes au moyen de voitures automobiles et une exploitation des services de taxis et de limousines conformes, notamment aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement et de la loyauté dans les transactions commerciales ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public.!

4. a. Aux termes de l'art. 19 LTaxis, les titulaires des autorisations d'exploiter un service de transport de personnes délivrées en vertu notamment de l'art. 10 LTaxis – autorisation d'exploiter un taxi de service privé – disposent d'un usage commun du domaine public tel que dévolu à la circulation et au stationnement de l'ensemble des véhicules, en respect des dispositions fédérales et cantonales en la matière ; ils ne peuvent, sous réserve des exceptions figurant à l'al. 5, faire usage ni des stations de taxis, ni des voies réservées aux transports en commun, ni des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte ; il en va de même des taxis d'autres cantons et des taxis étrangers (al. 1) ; le Conseil d'État détermine dans quelle mesure les titulaires des autorisations d'exploiter notamment un taxi de service privé au sens de l'art. 10 LTaxis peuvent disposer de l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte ou d'emplacements pour déposer leurs clients et prendre en charge des clients préalablement commandés, en des lieux d'accès fréquents (al. 5).

b. En vertu de l'art. 12 RTaxis intitulé « usage du domaine public – principes généraux », seuls les taxis de service public peuvent faire usage des stations de taxis pour l'attente des clients, des voies réservées aux transports en commun et des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte (al. 1) ; sont réservées les dérogations expressément prévues par la loi, le règlement, ou autorisées par le service qui peut notamment, pour certaines courses particulières, autoriser des limousines à faire usage d'une voie réservée aux transports en commun sur un axe déterminé (al. 2). Conformément à l'art. 13 RTaxis, l'accès aux zones ou aux rues dans lesquelles la circulation est restreinte est réservé aux taxis de service public (al. 1) ; l'autorisation d'accès, tant durant la journée que durant la nuit, leur est donnée selon le statut de chaque zone ou rue et est signalée de cas en cas (al. 2) ; la signalisation d'un accès autorisé aux taxis n'autorise pas l'accès aux taxis de service privé (al. 3). À teneur de l'art. 15 RTaxis intitulé « stationnement et arrêt sur la voie publique », les chauffeurs de taxis ne stationnent pas sur la voie publique durant le service, sauf les chauffeurs de taxis de service public sur les stations qui leur sont réservées (al. 1) ; les chauffeurs de taxis de service privé rejoignent leur place de stationnement privée après chaque course (al. 2).

c. Aux termes de l'art. 17 RTaxis intitulé « commande au vol et maraudage », les chauffeurs de taxis de service public qui circulent à une vitesse adaptée à l'allure normale du trafic et qui se font héler par un client peuvent prendre celui-ci en charge (al. 1) ; il est strictement interdit aux chauffeurs de taxis de service privé de circuler dans le dessein de rechercher des clients ; ils doivent rejoindre leur place de stationnement privée après chaque course (al. 2) ; les chauffeurs de taxis de service privé et de limousines ne peuvent prendre en charge des clients dans la circulation, même s'ils se font héler (al. 3).

d. Selon la chambre administrative, la délégation donnée au Conseil d'État par l'art. 19 al. 5 LTaxis autorise ce dernier à régler la manière dont les chauffeurs de taxis privés peuvent accéder à certaines zones et à certains espaces appartenant au domaine public. En obligeant les chauffeurs de taxis privés à retourner systématiquement à leur place de stationnement privée, sans les autoriser à attendre dans d'autres lieux n'appartenant pas au domaine

public, le Conseil d'État a dépassé le cadre de la délégation que le législateur lui a accordée. En conséquence, un chauffeur ne peut être sanctionné pour ne pas être retourné à sa place de stationnement, dès lors qu'il n'attendait pas sur le domaine public, mais qu'il avait stationné son véhicule sur une parcelle privée (ATA/997/2014 du 16 décembre 2014 consid. 2d). 5. En l'espèce, le recourant n'a pas contesté les constatations effectuées par la gendarmerie dans son rapport du 6 août 2014 concernant les faits du 2 août précédent.!

Il est incontesté que la rue du Marché à Genève est une rue dans laquelle la circulation est restreinte et réservée aux taxis de service public (art. 12 al. 1 et 13 al. 1 RTaxis), mais non autorisée aux taxis de service privé (art. 13 al. 3 RTaxis, en lien avec l'art. 19 al. 1 LTaxis). L'intéressé a, sur la voie publique et qui plus est dans une rue dans laquelle la circulation est restreinte – la rue du Marché – (art. 12 al. 1 ainsi que 13 al. 1 et 3 RTaxis), pris dans sa voiture une cliente sans avoir préalablement stationné son véhicule sur une place de stationnement privée (art. 15 al. 2 et 17 al. 2 2^e phr. RTaxis, tels que précisés par l' ATA/997/2014 précité consid. 2d) ni reçu d'appel téléphonique de sa part en vue d'une course, mais l'a fait monter dans son véhicule après qu'elle l'ait hélé (art. 17 al. 3 RTaxis). Le 2 août 2014, le recourant a donc contrevenu aux dispositions légales et réglementaires précitées. 6. L'art. 34 al. 3 LTaxis prescrit que sont affichés à la vue des passagers, les tarifs pratiqués par le taxi, le prix de la course, la mention de l'obligation faite au chauffeur de remettre d'office une quittance, le numéro d'immatriculation du taxi, la désignation de l'entreprise si elle est détentrice du véhicule ainsi que le numéro d'appel téléphonique général ou, le cas échéant, de la centrale d'ordres de course ou de l'entreprise ; le département de la sécurité et de l'économie (ci-après : le département) détermine quelles autres informations, notamment relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou aux sièges pour enfants, doivent être obligatoirement affichées à la vue des passagers.!

Cet alinéa est précisé par l'art. 46 RTaxis, à teneur duquel les chauffeurs de taxis sont responsables du maintien en tout temps et en bon état de lisibilité de l'affichage des informations aux passagers, prescrites par l'art. 34 al. 3 LTaxis (al. 1) ; le feuillet d'information aux passagers portant sur les tarifs, sur les obligations essentielles des chauffeurs et sur les numéros d'appel pour les réclamations ou les recherches d'objets est délivré par le service pour être affiché ou à disposition immédiate des clients ; l'information est donnée en français et en anglais (al. 2) ; une plaquette, d'un modèle approuvé par le PCTN et comportant une mention officielle ainsi que le numéro d'immatriculation du taxi, est fixée ou collée à l'intérieur du véhicule à proximité des places réservées aux clients (al. 3) ; l'exploitant du taxi est responsable de l'affichage des autres informations, notamment de l'identité de son entreprise ou de la centrale d'ordres de courses à laquelle il est affilié (al. 4). 7. Pour les faits du 15 août 2015, le recourant ne conteste pas non plus les constatations contenues dans le rapport de la gendarmerie y afférent.!

Tout d'abord, en parquant son véhicule sur des cases « TAXI », donc dans une station de taxis pour l'attente des clients, il a sans conteste violé les art. 19 al. 1 LTaxis et 12 al. 1 ainsi que 15 al. 1 et 2 RTaxis. S'agissant des points contrôlés dans le taxi par les gendarmes, le PCTN n'en a retenu qu'une partie, à savoir l'absence d'affichage des informations aux passagers prévues par les art. 34 al. 3 LTaxis et 46 RTaxis, auxquels l'intéressé a dès lors contrevenu. 8. a. Conformément à l'art. 45 al. 1 LTaxis, indépendamment du prononcé des sanctions ou mesures prévues aux art. 46 et 47, le département peut infliger une amende administrative de CHF 100.- à CHF 20'000.- à toute personne ayant enfreint les prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution.!

b. À teneur de l'art. 48 al. 1 LTaxis, une commission de discipline, formée des représentants des milieux professionnels, des organes

de police et de la direction générale des véhicules, est appelée à donner son préavis sur les mesures et sanctions administratives prononcées par le département ; ses préavis ont valeur consultative et ne lient pas le département. En l'espèce, l'intimé a dûment produit le préavis de la commission, conforme aux exigences légales et réglementaires (ATA/1024/2016 du 6 décembre 2016 consid. 8a ; ATA/1012/2015 du 29 septembre 2015 consid. 6). c. Les amendes administratives prévues par les législations cantonales sont de nature pénale, car aucun critère ne permet de les distinguer clairement des contraventions pour lesquelles la compétence administrative de première instance peut, au demeurant, aussi exister. C'est dire que la quotité de la sanction administrative doit être fixée en tenant compte des principes généraux régissant le droit pénal (ATA/810/2016 du 27 septembre 2016 consid. 4a ; ATA/1012/2015 précité consid. 6 et les références citées). En vertu de l'art. 1 al. 1 let. a de la loi pénale genevoise du 17 novembre 2006 (LPG - E 4 05), les dispositions de la partie générale du code pénal suisse du 21 décembre 1937 (CP - RS 311.0) s'appliquent à titre de droit cantonal supplétif, sous réserve de celles qui concernent exclusivement le juge pénal (notamment les art. 34 ss, 42 ss, 56 ss, 74 ss, 106 al. 1 et 3 et 107 CP ; ATA/1024/2016 précité consid. 5b). Il est donc nécessaire que le contrevenant ait commis une faute (Ulrich HÄFELIN/Georg MÜLLER/Felix UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6^{ème} éd., 2016, n. 1493), fût-ce sous la forme d'une simple négligence. Selon la jurisprudence constante, l'administration doit faire preuve de sévérité afin d'assurer le respect de la loi et jouit d'un large pouvoir d'appréciation pour infliger une amende. La juridiction de céans ne la censure qu'en cas d'excès ou d'abus. Enfin, l'amende doit respecter le principe de la proportionnalité (art. 36 al. 3 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 - Cst. - RS 101 ; ATA/1024/2016 précité consid. 8a et les arrêts cités). 9. a. Dans le cas présent, le principal grief du recourant consiste à invoquer une inégalité de traitement par rapport aux chauffeurs d'Uber, lesquels ne seraient pas soumis aux mêmes contraintes que lui et exerceraient leur activité illégale dans le canton de Genève avec la tolérance des autorités. b. Selon la jurisprudence, un justiciable ne saurait en principe se prétendre victime d'une inégalité de traitement lorsque la loi est correctement appliquée à son cas, alors même que dans d'autres cas, elle aurait reçu une fausse application ou n'aurait pas été appliquée du tout (ATF 136 I 65 consid. 5.6 ; 127 II 113 consid. 9a ; 122 II 446 consid. 4 p. 451 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_423/2011 du 2 avril 2012 consid. 5.1 ; 2C_72/2008 du 21 mai 2008 consid. 6.2). Cependant, cela présuppose de la part de l'autorité dont la décision est attaquée la volonté d'appliquer correctement, à l'avenir, les dispositions légales en question et de les faire appliquer par les services qui lui sont subordonnés. En revanche, si l'autorité persiste à maintenir une pratique reconnue illégale ou s'il y a de sérieuses raisons de penser qu'elle va persister dans celle-ci, le citoyen peut demander que la faveur accordée illégalement à des tiers le soit aussi à lui-même, cette faveur prenant fin lorsque l'autorité modifie sa pratique illégale (ATF 136 I 65 consid. 5.6 ; 127 II 113 consid. 9a ; 125 II 152 consid. 5 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_423/2011 du 2 avril 2012 consid. 5.1 ; 1C_304/2011 du 9 janvier 2012 consid. 5.1). Encore faut-il qu'il n'existe pas un intérêt public prépondérant au respect de la légalité qui conduise à donner la préférence à celle-ci au détriment de l'égalité de traitement (ATF 123 II 448 consid. 3c ; 115 Ia 81 consid. 2), ni d'ailleurs qu'aucun intérêt privé de tiers prépondérant ne s'y oppose (ATF 108 Ia 212 consid. 4). c. En l'occurrence, il n'est nullement établi que les autorités genevoises, en particulier l'intimé, appliqueraient le droit de manière plus favorable aux chauffeurs d'Uber qu'aux chauffeurs de taxis. À cet égard, l'intimé, par décision du 30 mars 2015, a constaté qu'Uber Switzerland GmbH, respectivement Uber Internationale Holding

B.V. exerçait une activité de centrale d'ordre de courses de taxis soumise à autorisation au sens de l'art. 9 al. 1 let. d LTaxis, interdit à Uber Switzerland GmbH, respectivement Uber International Holding B.V., avec effet immédiat l'exercice de son activité de transport professionnel de personnes sur le canton de Genève et dit que l'interdiction serait levée dès qu'une autorisation d'exploiter au sens de l'art. 9 LTaxis aura été délivrée. Sur ces points, cette décision a été confirmée par la chambre administrative par décision du 20 mai 2015 sur effet suspensif (ATA/486/2015), et un recours contre cette décision de la chambre de céans a été déclaré irrecevable par arrêt du Tribunal fédéral du 7 janvier 2016 (2C_547/2015). Ce grief est dès lors infondé. 10. Pour le reste, le recourant ne conteste pas avoir commis les infractions qui lui ont été reprochée dans la décision querellée. Le 6 août 2014, il a enfreint plusieurs dispositions de la LTaxis et du RTaxis par deux comportements différents, d'une part, en roulant dans une rue qui lui était interdite, d'autre part, en faisant monter une cliente dans son véhicule sans avoir préalablement stationné son véhicule sur une place de stationnement privée ni reçu d'appel téléphonique de sa part en vue d'une course. Le 15 août 2015, il a contrevenu, par deux actes différents, à plusieurs dispositions de la LTaxis et du RTaxis, tout d'abord en parquant son véhicule sur des cases « TAXI », ensuite en omettant l'affichage des informations aux passagers prévues par les art. 34 al. 3 LTaxis et 46 RTaxis. Les trois premiers actes reprochés ont manifestement été commis de manière volontaire, le quatrième au moins par négligence. Dans ces circonstances, et quand bien même l'intéressé n'a pas d'antécédents, le montant de l'amende administrative de CHF 1'850.- respecte le principe de la proportionnalité et n'excède pas le large pouvoir d'appréciation accordé à l'intimé par la LTaxis. 11. Vu ce qui précède, la décision attaquée est conforme au droit, et le recours, infondé, sera rejeté. Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 250.- sera mis à la charge du recourant, qui succombe (art. 87 al. 1 LPA), et aucune indemnité de procédure ne lui sera allouée (art. 87 al. 2 LPA). * * * * *

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.