

Coup de frein pour Uber à la CJUE ?

Hicham Rassafi-Guibal (Université du Luxembourg)

Abstract

Dans ses conclusions rendues le 11 mai 2017 sous l'affaire C-434/15, l'avocat général Szpunar considère qu'Uber exerce une activité de prestation de transport. Ses services sont donc exclus du champ d'application du régime de la directive 2000/31/CE sur les services dans la société de l'information.

La transition vers une économie numérique constitue un enjeu majeur que l'on n'hésite plus à qualifier de révolution industrielle. Ses innovations bousculent parfois des systèmes économiques établis et suscitent des interrogations profondes. L'économie numérique n'est pas cantonnée aux services fournis uniquement en ligne. Elle se déploie également dans le monde physique. Face à cela, les gouvernements et les législateurs de l'Union peinent à adopter une position claire. La Commission¹ a engagé une réflexion sur l'économie collaborative, suivie par le Parlement européen qui appelle à un développement "équilibré" entre activités traditionnelles et activités numériques². Comment concilier les évolutions des services numériques lorsqu'ils influencent directement le monde physique avec les intérêts de leurs concurrents plus anciennement établis? Comment décomposer, juridiquement et économiquement, la chaîne de valeur des services d'interfaces en ligne proposant des services physiques?

C'est cette question qui a constitué le point de départ de la réflexion de l'avocat général Szpunar dans la rédaction de ses conclusions sous l'affaire opposant l'Asociación Profesional Elite Taxi à Uber³. Comme dans beaucoup d'autres Etats membres, l'exercice de la profession de taxi est réglementée en Espagne; les services de transport réservés via la plateforme numérique Uber sont perçus comme une forme de concurrence déloyale.

La question préjudicielle posée par le Juzgado de lo Mercantil n°3 de Barcelona (Tribunal de commerce n°3 de Barcelone) porte sur le fait de savoir si les services proposés par Uber doivent être considérés comme des services de la société de l'information, protégés des interventions étatiques restrictives par la directive 2000/31/CE ou si l'activité doit relever de l'application des règles relatives aux services de transport, beaucoup moins libérales.

Afin de déterminer si un service tel que celui proposé par Uber est susceptible d'être qualifié de «*service de la société de l'information*» au sens et pour l'application de l'article 2 de la directive de 2000, l'avocat général souligne en tout premier lieu la problématique des services mixtes. Il s'agit de services dont une partie de la prestation ne peut être dématérialisée, comme la vente en ligne. La détermination de ceux d'entre eux qui doivent pouvoir être protégés par les dispositions de la directive 2000/31 est dépendante du modèle économique retenu. C'est cette lecture qui oriente tout le raisonnement de l'avocat général.

Le critère dégagé par ce dernier est celui de la «*valeur économique autonome*»⁴ qui doit être lu à la lumière de la dépendance économique du service. Pour ce faire, il propose de décomposer la chaîne de valeur afin de déterminer la répartition exacte de la valeur ajoutée entre le service rendu par voie numérique et celui rendu par voie physique. Il cite ainsi l'exemple très intéressant, parce que directement lié à la problématique étudiée, des plateformes Internet de réservation de billets d'avion en ligne. Il note à cet égard que ces plateformes agissent de façon autonome de l'activité de transport aérien, mais facilitent la mise en relation entre le client et le prestataire final de service⁵. Cette intermédiation constitue à elle seule la valeur ajoutée du service.

¹Communication de la Commission, Stratégie pour une économie collaborative

²Avis de la commission Tourisme et transport du Parlement européen

³

⁴Conclusions de l'avocat général, aff. C-434/15, point 32.

⁵Conclusions, *précité*, point 34.

S'agissant d'Uber, les conclusions de l'avocat général s'apparentent à un réquisitoire. Ainsi qu'il l'exprime au point 43 de ses conclusions:

“Dans ses observations écrites, Uber prétend se limiter uniquement à lier l'offre (de transport urbain) à la demande. Je pense cependant que c'est une vision réductrice de son rôle. En fait, Uber fait beaucoup plus que lier l'offre à la demande: il a lui-même créé cette offre. Il en réglemente également les caractéristiques essentielles et en organise le fonctionnement.”

Il ajoute au point suivant:

“Uber permet aux personnes souhaitant entreprendre l'activité de transport urbain de passagers de se connecter à son application et de réaliser cette activité selon les conditions imposées par Uber et qui lient les chauffeurs par le biais du contrat d'utilisation de l'application. Ces conditions sont multiples et concernent tant l'accès à l'activité que sa poursuite, et même le comportement des chauffeurs lors de la réalisation des prestations.”

Il étaye son argumentation par les constatations factuelles suivantes, qui constituent le faisceau des indices pertinents: - Uber impose les caractéristiques minimales de la voiture⁶ - Uber met en place un mécanisme d'incitation à augmenter le nombre de courses, même s'il s'exerce “sans contrainte formelle”⁷ - Uber impose des exigences particulières à ses chauffeurs: détention du permis de conduire, absence de condamnations judiciaires, transmission du relevé d'infractions⁸ - Uber organise un système d'évaluation de la prestation qui peut conduire à l'éviction du chauffeur⁹ - Uber détermine le prix du trajet, sans réelle possibilité pour le chauffeur de proposer un prix moins élevé¹⁰

Selon cette analyse, “Uber exerce un contrôle sur tous les aspects pertinents d'un service de transport urbain”¹¹. De cela, il découle que “Dans le système de fonctionnement d'Uber, la mise en relation du passager potentiel avec un chauffeur n'a donc pas de valeur économique propre”¹² et donc que «[l]a prestation de mise en relation du passager avec le chauffeur n'est donc ni autonome ni principale par rapport à la prestation de transport»¹³.

De ce fait, le poids relatif de la seule mise en relation entre le client et le chauffeur apparaît comme accessoire à la prestation principale qui consiste à proposer un service de transport. L'innovation, d'un point de vue juridique, ne résiderait pas tant du côté de l'application numérique que du modèle socio-économique. L'avocat général contribue, peut-être involontairement, au débat en cours sur le sens de l'économie numérique. Son analyse doit amener à examiner avec attention “tout ce qui brille” sur les smartphones.

A titre subsidiaire, et presque virtuel¹⁴, l'avocat général examine la qualification d'Uber en tant que service numérique, pour la seule partie liée à la mise en relation entre l'utilisateur et le chauffeur. Il conclut qu'effectivement, un tel service serait protégé par le principe de libéralisation porté par la directive 2000/31. Une éventuelle restriction ne pourrait être fondée que sur l'un des motifs limitativement énumérés par cette dernière et se trouverait donc juridiquement fragilisée. De l'avis de l'avocat général, seul l'objectif de protection des consommateurs pourrait permettre de contraindre la plateforme, et encore, uniquement sur la question de la transparence des prix. Aucune autorisation préalable, aucun système d'agrément particulier ne pourrait être mis en œuvre. Tout autre objectif, notamment celui de la lutte contre les activités illicites, doit

⁶Point 45.

⁷Point 47.

⁸Conclusions, *précité*, point 46.

⁹Point 48.

¹⁰Points 49 et 50.

¹¹Point 51.

¹²Point 63.

¹³Point 65.

¹⁴Au point 90, l'avocat général conclut d'ailleurs son propos en répétant que “ce service de mise en relation n'a aucun sens économique sans les prestations de transport”.

demeurer dans une logique répressive¹⁵. Reste à voir si la formation de jugement suivra la voie ouverte par l'avocat général. La question du modèle social porté par Uber a déjà crispé un certain nombre de juridictions nationales européennes¹⁶. L'arrêt de la CJUE est pour le moins attendu.

¹⁵Point 89.

¹⁶Voir J. GESLEY. Legal Challenges for Uber in the European Union and in Germany. *Library of Congress Blog*, 14 mars 2016.